A. D. LUSSICH

NAUFRAGIOS
CÉLEBRES

A. D. LUSSICH

NAUFRAGIOS
CÉLEBRES

DL
822287

DL
1822287

106/10

© Biblioteca Nacional de España

Al Excmo Señor R. G de Uribarri

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipo-
tenciario de S.M.C.

Recuerdos afectuosos de
su atento S.S.
Q.B.S.M
Antonio D Lucas

Madrid 20 de Junio 1870

© Biblioteca Nacional de España

106/10

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIOS CÉLEBRES

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

ANTONIO D. LUSSICH

NAUFRAGIOS CÉLEBRES

EN EL

CABO POLONIO, BANCO INGLÉS

Y

OCÉANO ATLÁNTICO

MONTEVIDEO
IMPRENTA EL SIGLO ILUSTRADO, DE TURENNE, VARZI Y C.ª
CALLE URUGUAY, NÚMERO 324
1893

© Biblioteca Nacional de España

SEGUNDA EDICIÓN

© Biblioteca Nacional de España

DOS PALABRAS DEL EDITOR

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

DOS PALABRAS DEL EDITOR

I

Tengo el gusto de presentar, editada por mi casa, la segunda edición de NAUFRAGIOS CÉLEBRES, *obra del conocido escritor don Antonio D. Lussich, y cuya primer edición ha merecido á su autor las más sinceras felicitaciones, agotándose en pocos días.*

Era necesario que ese libro, que ha venido á enriquecer la literatura nacional, y que pertenece á uno de los escritores más distinguidos del país, fuera objeto de más amplia publicidad, para ponerlo al alcance de todos, y para que la crítica pudiera apreciar todas sus bellezas, desde que los ejemplares que hizo confeccionar el señor Lussich apenas alcanzaron para ser distribuidos entre amigos íntimos.

Teniendo en cuenta esas razones, no he titubeado en editar la segunda edición que hoy presento, y en ofrecerla al público como una primicia literaria que ha merecido elogios justicieros de nuestros primeros hombres de letras y el aplauso animador á que se ha hecho acreedor el señor Lussich, al arrojar á la publicidad y á la crítica los NAUFRAGIOS CÉLEBRES, *en que ha trazado con espíritu observador y con pluma brillante, cuadros de verdadera belleza, que ha sabido*

© Biblioteca Nacional de España

hacer destacar del fondo de tormentas en que ellos se han desarrollado, con todos sus detalles de grandeza heroica.

II

Entre horizontes brumosos y sobre el mar azotado por el «Pampero», ha escrito el señor Lussich muchas de sus más conmovedoras narraciones.

Su obra es el poema del más acendrado altruismo: es un canto al esfuerzo generoso, á la audacia sublime, al sacrificio realizado en medio de las tormentas, para llevar la salvación á los que juegan su existencia sobre un barco sin velámen, sin rumbo, desfondado, hundido, que lucha contra el vendaval que todo lo arrasa, todo lo destruye, todo lo mata...

La grande odisea del salvamento, con sus esperanzas deshechas, con sus incertidumbres dolorosas, con las alternativas de llegar y de hundirse; ese vaivén indecible entre la vida y la muerte, sobre las olas que rujen alrededor del vaporcito salvador, y que golpean sus flancos, y barren su cubierta, y hieren su quilla, le ha brindado al señor Lussich páginas magistrales que dominan por completo el espíritu del lector y reproducen los detalles todos del cuadro que resurge con sus verdaderas proporciones de atrevimientos, de generosidades, de sacrificios, de inconcebibles audacias, en otros hombres que no fueran los que llenan las páginas de NAUFRAGIOS CÉLEBRES, *con las manifestaciones de su valor á toda prueba.*

Hay en el libro del señor Lussich, lo que hay en pocos libros y lo único que puede haber cuando la pluma relata

© Biblioteca Nacional de España

las luchas morales y las luchas físicas de un naufragio: hay verdad, verdad que se impone con su grandeza en aquellas proezas realizadas sobre los abismos del Océano. Y esa verdad relatada con franqueza de marino, coloreada por el sentimiento del escritor y derramada en las variadas transformaciones del salvamento, encadena la atención del lector, obligándolo á no abandonar el libro hasta que la última página vibra todavía en el cerebro como la estela luminosa de un relámpago que se apaga...

Entonces, aquella enorme belleza de la muerte, vencida por el sacrificio ajeno, aparece con sus proporciones verdaderas, encuadrada en los horizontes estriados por el rayo, entre los nubarrones batidos por el ala pujante del viento, sobre el mar turbulento, tétrico, avasallador, en cuyas olas espumantes de ira, cae y sube el gran esfuerzo de entusiasmo, de caridad, de desprendimiento que crece sobre la cubierta del «Emperor», ó del «Plata» ó del «Uruguay», aristas que atrae la sima del abismo, pero que se elude, se burla, se domina con la voluntad indomable y heroica, para lanzar el cabo salvador que amarra á la «Mabel», para desafiar la ola bravía, arrojando sobre sus lomos encrespados, el bote que recoge los náufragos de la «Georgina», ó para dominar la sinfonía trágica de la tormenta con el ¡hurra! sublime de los Borrazás y los Preve, arrancándole sus presas á la inmensidad!

Por eso ha gustado tanto el libro del señor Lussich. En él se ve la lucha del hombre en su manifestación más generosa, en su expansión más humana. Se ve el barco débil, pequeño y audaz, dominado por el alma del timonel que le inculca su propio esfuerzo, que lo templa al calor de su pro-

© Biblioteca Nacional de España

pio anhelo, que desafía lo grande, lo tétrico, lo fatal, para vencerlo: — se ve toda la trama de esas tragedias del mar, el anhelo de vivir, el anhelo de salvar, el estímulo creciente de vencer á los elementos invencibles, el debate silencioso con las olas, con el viento, con el rayo, en una tarea que tarda en concluir, en la que las energías se agotan, las esperanzas se aniquilan y el desaliento, como ave agorera, aletea sobre todas las cabezas, doblándolas bajo el peso de la realidad mortal ó erguiéndolas en un nuevo arranque de infinita osadía que domina la impetuosidad del mar rebullente y le disputa la vida de sus víctimas: — se ve el detalle en líneas homéricas, el cabo lanzado y tendido sobre las olas: el bote que se abisma para resurgir triunfante: el timonel en su castillete de popa, sereno é inmutable, que dirije las maniobras del vapor para orillar el escollo, burlar el abismo, flanquear al náufrago, acercarse, alejarse, avanzar y huir para revolverse sobre la hélice é iniciar otra vez la empresa en lucha indescriptible, con constancia jamás quebrada, que corona el éxito, porque siempre el éxito es la resultancia de los grandes esfuerzos del alma...

III

He ahí, en síntesis, el libro del señor Lussich.

Ha hecho la historia de proezas que no pueden quedar olvidadas, y con estilo brillante, en el que puso su sentimiento personal, y su palabra de testigo, ha burilado con relieve vivido, los incidentes de esos salvamentos que señalan con rasgos imborrables el carácter de sus autores.

En tal concepto, he creído que una segunda edición de

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIOS CÉLEBRES *obtendrá el favor del público; y no ignorando cómo apreciará éste el libro del señor Lussich, lo entrego á su ilustración, como un testimonio de mis simpatías por las letras nacionales, de las que es cultor dilecto y brillante el escritor que se destaca, con rasgos propios, entre sus compatriotas.*

Montevideo, 1.° de Mayo de 1893.

A. BARREIRO Y RAMOS.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

RECUERDO

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

RECUERDO

Á la veneranda memoria de mi padre, quien me enseñó con su ejemplo el camino de la virtud y del trabajo.

Á él dedico estas impresiones, escritas muchas de ellas en la cámara del mismo «Emperor», que tantas veces esperara ansioso en su apostadero favorito de Gounouilhou, viéndole volver triunfante, después de ruda lucha, en la que había arrebatado al embravecido mar las vidas que con tanto furor le disputara.

Que estas páginas sean la modesta ofrenda depositada por el cariño filial ante el santuario de su imperecedero recuerdo.

ANTONIO D. LUSSICH.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

PRÓLOGO

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

FELIPE LUSSICH

Fundador de la casa Felipe Lussich é hijos

1844

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

PRÓLOGO

Costumbre añeja, mas no por eso reprochable, sino, por el contrario, muy digna de aplauso caluroso, es la de pedir el novel escritor, al viejo paladín, su carta de presentación para entrar á la sala donde cultamente platican, con alegría de ánimo y reposados de espíritu, los grandes servidores de las letras, después de las rudas batallas libradas en el fecundo campo del amor á lo bello y á lo bueno.

De llamar la atención es, pues, que el ya viejo paladín, que no necesita de escudo ajeno, desde que posee el suyo, bien bruñido y nada mellado, no obstante las lides libradas, se dirija á quien, con toda sinceridad, confiesa su carencia de dotes para juzgar al que ha revelado, en más de una ocasión, poseer facultades sobresalientes en el muy hermoso arte del cultivo de la poesía nacional, de aquella que inmortalizó al ciudadano Hidalgo, á quien no consiguió superar Ascasubi, según la concienzuda opinión del historiador argentino don Bartolomé Mitre.

«El libro de Claretie», decía Michelet, «me ha hecho estremecer. ¡Es tan ardiente y tan cruelmente verdadero!»

© Biblioteca Nacional de España

Y Renan agregaba, al estudiar la personalidad del mencionado escritor francés, de Claretie: « Vuestras simpatías os llevaban á esas abnegaciones instintivas, á esa manera de jugar con la muerte, que dan á la revolución un atractivo irresistible... Mas lo que prueba la solidez de vuestro juicio, es que habéis sabido volver de un viaje al país de la muerte sin haber dejado nada de vos mismo; atravesásteis el caos sin perder nunca pie.» (1)

Puede decirse otro tanto del autor y de la obra de NAUFRAGIOS CÉLEBRES; hacen estremecer la ardentía y la crueldad verdadera reflejadas en las páginas de este libro; vuelve el héroe de esos viajes al país de la muerte, no sólo sin haber dejado nada de sí mismo, sin perder nunca pie, sino engrandecida su personalidad, y más fuerte su corazón para librar nuevas batallas á favor de la idea grande, que encierra en sí todas las demás: ¡la de la humana caridad!

El libro titulado NAUFRAGIOS CÉLEBRES está llamado á prestar un verdadero servicio á la patria. Él nos honrará en el exterior, siendo de lamentar que no esté escrito también en los universales idiomas francés, inglés é italiano, con lo cual se llenaría mejor el fin apetecido por el recto comerciante que lo ha redactado con amor y calentura de alma al descubrirnos aquélla la constelación de hombres abnegados, radiante con los claros fulgores que del centro despide la noble figura del anciano fundador de la casa que lleva digna y gloriosamente el nombre de

(1) Discurso de Renan, ante la Academia, al ingresar á ella Julio Claretie.

© Biblioteca Nacional de España

FELIPE LUSSICH É HIJOS, hoy inclinado ante el peso de tanto laurel, adquirido en su lucha contra los elementos embravecidos de la Naturaleza, en el mar, y contra las dificultades apasionadas, opuestas, en la tierra, por los humanos.

ANTONIO D. LUSSICH, jefe actual de la casa nombrada, es no sólo hombre de acción que sabe luchar contra los elementos de la Naturaleza y las pasiones de los hombres, desencadenados, sino también ciudadano en la república de las letras. Así se explica que describa admirablemente los cuadros de la mar enfurecida, — en los que se inspira el talento pictórico del joven don Manuel Larravide, — descripciones que pueden servir de texto de lectura en nuestras escuelas públicas, para perpetuar en el corazón de los niños esos altos ejemplos de abnegación, que son la médula de que se forman las grandes nacionalidades, á la vez que para enaltecer á los tipos dignos de perpetuarse en las páginas de la historia, ó de fundirse en bronce *con las pupilas vueltas hacia el sol de la inmortalidad*, como dice nuestro eximio escritor don Eduardo Acevedo Díaz. Por eso, el autor de NAUFRAGIOS CÉLEBRES, no se encontrará en el caso difícil del marinero aquel, que, premiado por la *Sociedad de Salvamento*, en París, al ser interrogado de cómo salvaba á los náufragos, se viera en tales apuros para explicarlo, que se limitára á decir: «Así... nadando... yendo hasta el fondo del mar... y después... ¡oh!... después... ellos solos se salvan...»

Es que el hombre de corazón necesita tener un poco de estrechez de espíritu, carecer de una vista demasiado

© Biblioteca Nacional de España

penetrante, á fin de no darse cuenta acabada del pro y del contra de las acciones humanas, porque á no ser así, se le impediría con frecuencia obrar con la prontitud que el caso requiere. El gran escritor Smiles lo define bien cuando pinta el cuadro del hijo del pueblo, que después de salvar á quien iba á perecer entre las llamas ó el agua, rechaza el dinero que se le ofrece, diciendo secamente: «*No lo hice por el oro*».

Y esto es lo que resalta en la obra que hoy da á luz ANTONIO D. LUSSICH, representante de la casa de comercio que ha tenido la alta gloria de salvar cerca de TRESCIENTAS VIDAS, (1) en los momentos supremos de aflicción y de peligro, exponiendo la suya y sus propios valiosos intereses. Esas vidas son como estrellas que brillarán sobre su frente, iluminándole el camino de la inmortalidad, cuyas puertas ya se le han abierto para siempre por obra del sentimiento público y del criterio sano y razonador de la historia contemporánea.

La lectura de la descripción del naufragio de la barca *Mabel* nos ha traído á la memoria un rasgo honrosísimo para nuestra comuna, por la analogía, más ó menos grande, de los procedimientos de la autoridad de aquélla y de la casi presente época. Conviene historiar ese rasgo honroso, para que no se pierda en el mundo

(1) Es muy digno de llamar la atención lo que dice el señor comandante español don Ramón Auñón, como puede verse en la página 145 de esta obra. En España, la *Sociedad de Salvamento*, con recursos oficiales, ha salvado seiscientas vidas, y la casa Lussich, sin esos recursos, ha vuelto á la vida cerca de trescientos seres.

© Biblioteca Nacional de España

del olvido una figura casi desconocida, quizá, de nuestra juventud, cual fué la del abnegado ciudadano don Andrés Manuel Durán: (1)

«El 13 de Junio de 1823, habiendo dado á la costa el bergantín sardo *Amor Constante*, y hallándose el equipaje á bordo, amenazado de perder sus vidas por el furioso temporal que aun continuaba á las nueve de la noche, resolvió la Junta de Caridad salvar aquella tripulación, y al efecto se dirigió al lugar del peligro, con todos los auxilios posibles.

«Dice así un párrafo del *acta original* que con ese motivo se celebró: «Seguidamente se procedió á tratar de los medios que debian adoptarse para salvar del horrible peligro que amenazaba á aquella tripulación, expuesta por momentos á ser víctima del furor de las olas en medio de una noche tempestuosa, y se acordó nos constituyésemos á la costa, donde se hallaba la embarcación, llevando con nosotros ropas, colchones, medicinas, sustentos, el 2.º cirujano del Hospital, dos practicantes, barriles de iluminación, parihuelas y cuanto fuese útil para semejante caso; pero que no pudiendo salir de esta plaza, á causa de hallarse los portones cerrados, se nombrase una Comisión que, á nombre de la Hermandad, recabase del Gobierno su permiso, y recayó ésta en los hermanos don Andrés Manuel Durán y don Manuel Otero, quienes inmediatamente partieron á evacuarla; confiándosele igualmente á don Salvador Tort, la de buscar ca-

(1) Su biografía se encuentra en *El Comercio del Plata* del 13 de Septiembre de 1855.

© Biblioteca Nacional de España

rruajes. Entretanto, los demás nos contrajimos al apresto de lo necesario.

«Pero los esfuerzos de la Comisión no fueron coronados. Don Andrés M. Durán, cojo de resultas de una herida recibida en momentos de adquirir glorias y dárselas á la patria, se arrastró á implorar del Gobernador don Alvaro da Costa, el permiso para abrir los portones de la ciudad; pero éste, firme en sus determinaciones, se mostró inexorable á sus súplicas. No por eso se desanimó Durán; al contrario, reiteró sus ruegos, pero siempre encontró la misma firmeza, la misma determinación. Semejante embarazo desconsoló algún tanto á la Junta de Caridad, pues tuvo que esperar hasta las cuatro de la mañana para poner en práctica una obra de misericordia, hora en que quizá habrían sucumbido los náufragos. Pero la Divina Providencia no permitió que sus desvelos y tareas quedasen sin recompensa. A las cuatro de la mañana del dia 14 se constituyeron á la playa de Santa Bárbara, y no sólo tuvieron el consuelo de presenciar, salva de la catástrofe, á casi toda la tripulación, sino el de saber que algunos vecinos de la Aguada y del Cordón, guiados por un sentimiento filantrópico, y más felices que ellos, habían llegado á tiempo para favorecer á aquellos desgraciados. A pesar de todo, sus auxilios fueron importantes. Acudieron con medicamentos y médico, á dos que daban poca esperanza de vida; vistieron á los que se hallaban libres de contusiones, bien que ateridos de frio, por conservar sus vestidos mojados, que fueron más de las dos terceras partes; se les alimentó, y alzando nueve enfermos en las carretillas, se dispuso que

© Biblioteca Nacional de España

la mitad de la Junta los condujese al Hospital, mientras que los demás conducían al Campo Santo el único cadáver que se encontró entre los náufragos, y que no llegaron á socorrer de otro modo, aunque había salido con vida del agua.» (1)

Véase cómo una parte de la comuna montevideana, representada por ese núcleo de ciudadanos del Hospital de Caridad, libraba, en 1823, en el campo de la humanidad, una acción generosa contra la autoridad despótica del conquistador portugués, desprovisto de todo sentimiento caritativo, cuyo ejemplo había de imitar, en 1885, el autor de NAUFRAGIOS CÉLEBRES, pugnando á su vez con el autoritarismo de la época, reinante entonces, hasta conseguir la revocatoria de una orden que no resistía al análisis de una ligera crítica.

La carta esférica del Río de la Plata, levantada por don Andrés Oyarvide, dice el señor don Bartolomé Mitre, «hizo dar un paso gigante á la navegación en estas regiones; pero esa carta por sí sola, sin las correcciones de Aizpurua, en la parte que comprende el interior del río, desde el meridiano de Montevideo, de poca utilidad hubiese sido para la navegación entre cabos. Estos trabajos, pues, fueron los que verdaderamente hicieron desaparecer la mayor parte de los peligros de la navegación de nuestro río, señalando los escollos y naufragios, y dando á los navegantes un hilo conductor para guiarse en el laberinto de nuestros bancos y bajíos.»

---

(1) Véase *El Comercio del Plata* del 18 de Septiembre de 1856, de donde tomamos la anterior descripción.

© Biblioteca Nacional de España

A estos trabajos continuaron otros, (1) recordados oportunamente, cuando el 15 de Diciembre de 1854 zozobró el *Veloce* contra un escollo cuya posición era completamente desconocida. Desde entonces, por más atención que se haya prestado al asunto del Banco Inglés, á fin de establecer en él el faro salvador de las naves y de los hombres, faro que se inició por nuestro Gobierno en Abril de 1855, en vista de los naufragios que se producían, uno de los cuales, el de la barca *Sultana*, acaecido el 10 de Marzo de ese mismo año, había hecho desaparecer los caballos de raza y gran parte de los merinos que se esperaban de Glasgow; desde entonces, decimos, por más atención que se halla prestado á la obra del Banco Inglés, ésta no ha podido tener una solución satisfactoria.

Todo ha quedado librado á la iniciativa particular, por lo que la tarea de la casa FELIPE LUSSICH É HIJOS es más digna de realce y de mérito.

Ella ha hecho algo, aunque en mayor escala, por el estilo de lo que practicó el señor don Ceyney Hinckmann, en 1855, al atravesar el río Bermejo, en el buque *Mataco*, de construcción original, chato, cuadrado por su forma y de diez y ocho pulgadas de calado, en cuya travesía empleó dos meses y doce días hasta llegar á Corrientes, habiendo recorrido 350 leguas río abajo. (2)

En el Banco Inglés y en las costas uruguayas, argentinas

(1) El lector los encontrará citados en el trabajo del General Mitre, titulado: *Hidrografía, Bancos del Rio de la Plata.*

(2) Véase *El Comercio del Plata* del 8 de Septiembre de 1855.

© Biblioteca Nacional de España

y brasileñas se ha de conservar memoria eterna de la voluntad indomable de los que forman la casa de FELIPE LUSSICH É HIJOS. Ahí están esas vidas arrancadas á la muerte, que lo atestiguan.

¿Cómo perpetuar su memoria?

Levantando allí, en el Banco Inglés, un monumento en cuya cúspide se destaque la figura del anciano jefe nato de esa valiente casa, y en el que se inscribirían, á su alrededor, los nombres de los abnegados salvadores, que ahora, y antes de ahora, han sido premiados por el Gobierno Británico.

Para realizar esa tarea, ahí está el pueblo. A éste le tocaría secundar la muy noble iniciativa del Gobierno Británico, como prueba elocuente de que sabe levantar las personalidades simpáticas; sí, el pueblo, al que, seguramente, se asociaría el Gobierno Uruguayo, para ofrecer al autor de NAUFRAGIOS CÉLEBRES y sus compañeros, en un acto público, la ofrenda popular que perpetúe tan heroicas hazañas, presidido tan magno suceso por la memoria de los seres salvados, cuyos nombres se destacarían entonces, cual guirnalda de gloria inmortal, iluminados por poderosos focos eléctricos desde el cielo de algún hermoso anfiteatro, como el de Solís, al que concurriría toda nuestra selecta sociedad; en fin, algo por el estilo de la que ha pocos años realizó la culta sociabilidad argentina, en el teatro Colón, honrando, en acto majestuoso, el valor temerario del capitán don Juan Vucassovich.

Resulta de las muy ligeras observaciones que dejamos expuestas, que la juventud debiera apresurarse á fundar cuanto antes el *Instituto Geográfico Histórico Montevideano*,

© Biblioteca Nacional de España

que estaría llamado á estudiar las graves cuestiones que, como las del Banco Inglés, canal de Martín García, navegación de nuestros ríos y establecimientos de puertos, deben ser la preocupación constante de los amantes del país y de la caridad!

Montevideo, Enero 15 de 1893.

ALBERTO PALOMEQUE.

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIO DE LA BARGA INGLESA "MABEL'

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

INTRODUCCIÓN

Estas páginas, que entrego á mis amigos y al público, tienen por objeto demostrar la necesidad de que se derogue una disposición vigente con respecto á salvamentos, que puede traer en lo porvenir consecuencias fatales.

Al mismo tiempo, hacer saber que esta República cuenta con elementos particulares suficientes para prestar auxilio en cualquier caso de siniestro en sus costas, á fin de que no obtengan sanción legislativa concesiones con privilegio, onerosas é impracticables.

ANTONIO D. LUSSICH.

Montevideo, Octubre 3 de 1886.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIO DE LA BARCA INGLESA "MABEL"

(OCURRIDO EL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1886)

Impresionado aun por las emociones sentidas en el primer viaje del vaporcito *Emperor* para prestar auxilios á la *Mabel,* escribo estos párrafos, que son la narración exacta é imparcial de lo que presencié en el siniestro de aquel buque, de donde volvimos con la satisfacción legítima del deber cumplido.

El día 8 de Septiembre próximo pasado, de nueve á nueve y media de la mañana, tuve aviso de que el vapor inglés *Araucania,* de la «Pacific Steam Navigation Company», se encontraba varado en el Banco Inglés, noticia dada, según se decia, por la ballenera del pontón-faro que existe anclado en aquel punto para señalar al navegante el peligroso paraje en el que tantas vidas y tantos buques han terminado su viaje con trágico fin.

En busca de datos positivos, acudí, en compañía de otro colega, á la agencia de aquel vapor, en donde se nos informó de que, si bien la noticia que circulaba era completamente incierta con respecto al *Araucania,* había, sin duda, un buque encallado en el Banco Inglés.

De allí pasamos á la Comandancia General de Marina, y supimos con certeza, que hacia dos días se hallaba una

© Biblioteca Nacional de España

barca sobre el Banco, á la que, por causa del recio temporal del Sudeste que entonces reinaba, no pudo la embarcación del pontón prestar socorro alguno, por encontrarse el buque encallado, en uno de los parajes más peligrosos, en donde las rompientes del mar hacen de todo punto imposible el acercarse con mal tiempo.

En seguida tratamos de obtener permiso para salir inmediatamente con los elementos necesarios, á fin de auxiliar al buque en peligro, seguros de que en tres horas, á más tardar, llegaríamos á nuestro destino.

De la Comandancia se nos contestó que *hasta que no salieran los buques de guerra «Artigas» y «Fortuna», no podían concedernos el permiso solicitado, por existir desde hacía algún tiempo una disposición á ese respecto, emanada del Ministerio de Guerra y Marina.*

Vana fué nuestra insistencia en el pedido, aduciendo motivos legítimos para conseguir lo que considerábamos de humanidad y de justicia: se obedecía á órdenes superiores que tenían que ser cumplidas.

En las mismas condiciones que nosotros, se encontraban los señores Escofet y Pino, quienes también tenían desde el primer momento sus vapores *España* y *Sorpresa* listos para emprender viaje, con embarcaciones á remolque.

A las tres de la tarde se largaba de su fondeadero la cañonera *General Artigas,* ¡y sólo entonces se nos concedió permiso para salir!... ¡¡Siete horas después de llegar á Montevideo la noticia de que una barca en peligro, tal vez con sus tripulantes á bordo, necesitaba inmediatos auxilios!!

¡Siete horas después!... ¡cuando la vida de un hom-

© Biblioteca Nacional de España

bre puede depender tan sólo de un minuto de demora! salíamos con la seguridad de no poder avistar el buque de dia, y con la persuasión de que de noche, por lo expuesto, seria casi imposible atracar á su costado en el caso de encontrarle.

En el transcurso de esta relación, se verá cómo sucedió lo que habíamos previsto.

¡Fueron veinte horas perdidas inútilmente después de llegar á esta ciudad la nueva del naufragio!

. . . . . .

Me ha sugerido escribir estas líneas, más que todo, esa disposición que no tiene objeto alguno útil, y que, al expedirla el señor Ministro de la Guerra, habrá sido erróneamente informado, no dándose seguramente cuenta de las desgracias que tan desacertada medida puede acarrear en lo porvenir.

Si es para mantener el orden, si se temen desmanes por parte de los tripulantes de las embarcaciones que van á un salvamento, póngase en cada una de ellas ó en el primer vapor que esté en condiciones de salir, un oficial con la necesaria dotación de hombres, y castíguese con toda la severidad de la ley al que cometa cualquier abuso; hágase sériamente responsables á los propietarios del material auxiliador por todo acto de insubordinación contra la autoridad; y cuando los buques de guerra de nuestra escuadrilla estén prontos, salgan entonces, en buen hora, á prestar su contingente á la obra humanitaria de salvar lo que sea posible de los buques naufragados.

He sido actor de varios salvamentos, y confieso que

© Biblioteca Nacional de España

mucho se ha ganado de algunos años á esta parte en el procedimiento que se observa hoy en tales casos.

El progreso ha hecho sentir también su influencia bienhechora en esa esfera del saber y de la actividad humana. Fuertes remolcadores, bombas que extraen torrentes de agua por minuto, embarcaciones salvavidas inmejorables, porta-amarras, etc., etc., y la maquinaria reemplazando á los brazos, han simplificado ese género de empresas, haciéndolas más eficaces y menos costosas. Por otra parte, la competencia entre los armadores, halagados por un legítimo lucro, ha propendido notablemente, en beneficio general, al perfeccionamiento del elemento de que disponen.

Aunque todavía nos falten aquí algunos de los materiales últimamente adoptados con éxito por las grandes compañías auxiliadoras europeas y norteamericanas, la República Oriental del Uruguay es tal vez hoy el país de Sud América que está dotado de mejores elementos para acudir sin pérdida de tiempo al auxilio de cualquier siniestro que ocurra en sus aguas.

Además de un gran número de veleras y apropiadas embarcaciones de poco calado y de gran porte, provistas de todo lo necesario, contamos con vaporcitos como el *Guaraní*, que reune al tamaño y á sus esbeltas formas marinas, la solidez incomparable de su casco. Su patrón, Guillermo Férgusson, ha demostrado varias veces su valor y sus sentimientos humanitarios en momentos de verdadera prueba.

El veloz *Uruguay*, ese cisne marino, una de las joyas de nuestro puerto, mandado por el decano de los patro-

© Biblioteca Nacional de España

nes del tráfico, Giuseppe Ballestrino, sin disputa el primero en su género, cuyos actos de heroísmo en su larga y agitada vida de mar, son tantos como años cuenta de edad.

El *Nereida,* precioso buque recién botado al agua, mandado por el antiguo y experto Matías Frenich, ex patrón del *Neptuno,* que se ha hecho muchas veces acreedor á justos elogios tributados por actos honrosos en su profesión.

El *Solís,* el más gallardo y elegante vaporcito de nuestra rada, mandado por el valeroso Petersen, salvador del apreciable comerciante señor Delaborde y de algunos faluchos de pescadores, cuyos tripulantes deben su vida á tan humanitaria persona.

El *Malvinas,* el *Cardiff,* el *España,* el *Tigre,* el *Sorpresa,* el *Redención,* el *Italia,* el *Emperor* y el *Plata,* mandados por patrones como Tiscornia, Merlán, Estañere, Borrazás, Guido, Ramos, Rodríguez, Chuqueiro y Caleya, todos ellos dispuestos siempre á lanzarse más allá del cumplimiento de su deber para ejercer actos de verdadera abnegación y sacrificio.

Contamos, entre varios otros buzos de reconocida capacidad, al caballero Carlos A. Jones, experimentado é inteligente marino que, entre sus varios hechos gloriosos, tiene el de haber extraído del fondo del mar, en el Estrecho de Magallanes, el casco del vapor alemán *Karnack,* conduciéndolo hasta Montevideo con sus propios elementos, acto que por sí solo basta para dar reputación envidiable á un hombre.

Son nobles y animosos como leones Julio Preve, Ni-

© Biblioteca Nacional de España

colás Ramasso, Marcelino Moreyra, Blas Pino, Lorenzo Pitameglio y tantos otros que escapan á mi memoria, y que forman un puñado de valientes, merecedores de ser señalados por su arrojo y serenidad en el peligro, como lo fué James H. Gillis, aquel esforzado oficial norteamericano que mereció entre nosotros el justo título de héroe de las tempestades.

Discúlpeseme si me desvié algún tanto del punto de partida, pero no he podido sustraerme al placer de consignar en esta reseña los nombres de personas que es notorio han ejercido muchas veces actos de verdadera intrepidez y humanidad, que han quedado relegados al olvido. Por eso considero que es para mi un deber y un honor señalarlos á la opinión pública, á fin de que, cuando alguno de esos bravos perezca en la demanda, haya almas caritativas que acudan al llamamiento de sus pobres y desoladas familias.

Sirvan también estas líneas de estímulo á esos honrados trabajadores, muchos de los cuales nos han acompañado y nos acompañan desde la infancia en la buena como en la mala suerte, y á los que profesamos verdadero cariño, admiración y respeto.

. . . . . .

Lea el señor Ministro de la Guerra estos párrafos, inspirados por el cuadro que hemos presenciado de veinticuatro hombres que esperaban á cada instante ser tragados por el mar, en uno de los peores sitios del Banco Inglés, en donde el solo rugido de sus rompientes hace estremecer el corazón más bien templado. Léalos, señor Ministro, y juzgue con criterio sereno, si debe ó no ser

© Biblioteca Nacional de España

derogada una disposición tan imposible como inhumana, y que puede atraerle graves responsabilidades morales.

. . . . . .

Cuando la cañonera *General Artigas* cruzaba la restinga de la punta de San José, salíamos con el *Emperor* llevando á remolque la balandra *Biguá,* del señor Pitameglio.

El viento era escaso, entre Norte y Nordeste; el tiempo estaba amenazante, el cielo obscuro y la atmósfera cargada; todo presagiaba la proximidad de una tormenta. El barómetro marcaba «Variable». Los vaporcitos *España* y *Sorpresa*, que habían salido algunos minutos antes que nosotros, quedaron por la popa á la media hora de nuestra partida, á causa de que las embarcaciones que llevaban á remolque eran mucho mayores que la *Biguá*. Sólo la *Artigas*, con sus fondos limpios, nos llevaba la delantera. La marea era de creciente y tendría la velocidad de dos millas.

A las seis de la tarde vimos la cañonera acercarse al pontón-faro, llegar hasta él, y después de una brevísima demora, virar, darle la popa y dirigirse á nosotros.

El patrón del *Emperor* creyó entonces fracasada la expedición, porque supuso que la *Artigas* volvía á este puerto después de haber sido informados sus tripulantes de que el buque encallado había zafado de su varadura ó estaba deshecho.

A los pocos momentos supimos á qué atenernos: cuando la *Artigas* llegó á nuestro costado, nos comunicó su comandante que el buque en peligro se encontraba como á seis millas al Sudeste del pontón, en el saco de la cabeza Norte del Banco.

© Biblioteca Nacional de España

Después de agradecer ese informe, seguimos en conserva el mismo rumbo hacia el punto señalado.

Al entrar la noche, que se presentaba negra como la desesperación del náufrago, pusimos nuestros fanales de navegación á los costados y frente. A las siete empezó á caer una copiosa lluvia, y aunque el viento no era mucho, el mar estaba bastante agitado, haciendo rolar al *Emperor* violentamente.

Marchábamos con sesenta y cuatro libras de presión, calculando que haríamos una marcha media de seis millas por hora. La marea seguía contraria. Al *España* y al *Sorpresa* los perdimos de vista.

Después de haber andado cerca de cuatro millas, dejando al pontón por la popa, pusimos la máquina á un cuarto de fuerza para sondar, creyendo hallarnos en el límite del Banco. Echamos el escandallo y había seis brazas de profundidad.

La lluvia continuaba azotándonos, y seguimos nuestra marcha á poco menos de media fuerza, por temor de la proximidad del Banco, anhelosos de descubrir algo que nos guiase, á pesar de la obscuridad, hacia el objeto de nuestras esperanzas.

¡Vana ilusión! Nada veíamos que nos indicara el buque naufragado.

Paramos de nuevo la máquina para sondar, y encontramos cuatro brazas largas. La *Artigas,* que entonces nos seguía por la popa, hizo resonar dos veces su fuerte silbato en señal de llamada; viramos en seguida y nos pusimos á su costado, hallándola fondeada con un ancla.

Su comandante manifestó que de ningún modo era

© Biblioteca Nacional de España

prudente seguir navegando con una noche como aquella, en alturas tan peligrosas, y que, por lo tanto, nos ordenaba fondeáramos á corta distancia de su buque.

No le faltaba, hasta cierto punto, razón á ese caballero, sobre todo tratándose de la *Artigas*, por su calado y tamaño. El *Emperor* es más manuable, cala menos y puede recorrer fácilmente la orilla del Banco hasta encontrar dos brazas de agua.

Para el comandante Risso era de grave responsabilidad seguir navegando en tales circunstancias, exponiéndose á encallar y perderse totalmente.

Es preciso ser muy práctico de aquellos lugares y tener mucho ojo. De pronto se echa la sonda, hay cuatro brazas de profundidad; un minuto después se vara en una y media.

Todos á bordo teníamos plena confianza en la pericia muchas veces demostrada de Borrazás y Ramasso para poder llegar con éxito á nuestro destino.

Al oir esos dos amigos la orden del jefe de la *Artigas*, lanzaron una furiosa exclamación de disgusto, á la que todos hicimos eco.

En alas de sus nobles deseos, ellos tenían la seguridad de encontrar el buque en el paraje indicado, ¡y veían de improviso frustrarse sus esperanzas!

Borrazás, ocultando su despecho, rogó al señor Risso le permitiera recorrer el veril del Banco hasta donde fuera posible descubrir algo, y entonces volver inmediatamente á darle aviso, sirviéndole con nuestro vapor de guía para el punto del siniestro, á fin de que, ya en él, con los grandes botes de la *Artigas*, se procediera á salvar los náufragos si todavía se encontraban á bordo.

© Biblioteca Nacional de España

Bajo esas condiciones se nos permitió la operación, siéndonos renovada la orden de no atracar al costado de la barca hasta que la cañonera lo efectuara.

Más contentos que unas pascuas nos separamos y seguimos lentamente nuestro rumbo, echando de cuando en cuando el escandallo como medida preventiva para no varar.

Al perder de vista los faroles de la *Artigas,* como á dos millas del punto donde la dejamos fondeada, nos pareció distinguir una luz á lo lejos, hacia el Sudsudoeste de nuestra proa. ¡Otra esperanza perdida!

Temíamos haber dejado al buque por la popa y empezamos á desesperar de nuestra suerte.

¡De repente, un grito de inefable alegría se escapó de nuestros pechos! La exhalación de un cohete volador rasgó la obscuridad del espacio, anunciándonos que el buque existía y que su tripulación se encontraba aun á bordo y con vida.

Benito, rápido como la exhalación que vimos, abandonó la rueda del timón en manos de Nicolás, y en un segundo trajo de la cámara del *Emperor* varios cohetes voladores y luces de bengala, restos de aquellos célebres paseos nocturnos á los Pocitos con el *Plata,* durante la estación de baños.

Les contestamos con cuatro cohetes á la vez, y encendimos al mismo tiempo luces de bengala, para asegurar á los angustiados náufragos que pronto estaríamos junto á ellos para salvarles.

El buque quedaba en dirección Sur de nuestro rumbo; nos desviamos un poco de la ruta seguida hasta entonces,

© Biblioteca Nacional de España

poniéndole la proa por derecho, olvidando, con el entusiasmo, la orden recibida, y suponiendo, además, que la *Artigas* habría visto, como nosotros, los cohetes voladores.

En cuanto nos distinguieron de á bordo de la barca, fué ésta inmediatamente iluminada desde el botalón de foque hasta la botavara de la mayor, á tal punto, que por un momento nos hizo creer que se estaba incendiando, tanta era la profusión de luces que tenía.

En su angustia, los pobres náufragos echaron mano de toda la estopa y alquitrán que habían puesto á salvo en los primeros momentos del siniestro, á fin de hacernos saber que allí había seres, semejantes nuestros, que desde varios días esperaban por momentos una muerte casi segura.

La lluvia había calmado en intensidad, pero el mar se agitaba cada vez más á medida que nos internábamos en el Banco; tremendas olas se levantaban como montañas, amenazando cubrirnos con sus furiosos embates; felizmente, el *Emperor* las cortaba con su afilada proa.

El rumor de las rompientes llegaba hasta nosotros cada vez más palpitante, dándonos el alerta con su bronco sonido.

Ya oíamos las campanas del buque, cuyo eco llegaba al fondo de nuestras almas; ya distinguíamos las señales que nos hacían con las antorchas para que no los perdiéramos de vista; ya contemplábamos como por entre espesas sombras, el casco de la barca con sus tres palos, haciéndonos recordar al buque fantasma de la leyenda; ya, en fin, estábamos casi encima de él, cuando ¡oh fa-

© Biblioteca Nacional de España

talidad! pasó la lluvia y le sucedió una tan densísima y húmeda niebla, que no nos distinguíamos de popa á proa los que íbamos á bordo del *Emperor;* ¡tan densa, sí, que nos separó del buque como con una barrera insuperable!

La expansión de pocos minutos antes se convirtió en verdadera amargura. Las dos campanas del buque encallado parecía que tocaban arrebato; sus sonidos eran entonces tan lúgubres, que llegaban hasta nosotros cual los tristes ecos de una esperanza perdida.

El mar estaba agitadísimo; fondeamos las dos anclas grandes; cada vez que se sentían crujir las cadenas contra los escobenes, temíamos que reventaran; felizmente no hacían tanta fuerza, porque la corriente nos mantuvo durante toda la noche atravesados sin hacernos presentar proa al viento.

Estaríamos á unos 300 metros de distancia de los náufragos, acongojándonos los fúnebres tañidos de las campanas del buque, que se confundían con los de la nuestra y con el bramar de las rompientes.

Borrazás y Ramasso se aprestaban á lanzarse al mar con el botecito que llevábamos colgado de los pescantes: me dirigí á ellos haciéndoles comprender que su peligrosa empresa no daría resultado alguno favorable en aquellos momentos, y tuve que usar de toda mi energía y de la influencia que me daba la posición que tenía á bordo para hacerles desistir de su abnegado empeño, demostrándoles, además, lo imposible que era dejar el vapor sin dirección en una noche como aquella.

Debido á la disposición de salir los buques de guerra antes que los particulares, llevando aquéllos su dotación

© Biblioteca Nacional de España

completa de embarcaciones menores, nuestros vapores sólo conducen una lanchita para su uso, pues los que nos ocupamos en salvamentos, sabemos por experiencia que, aun cuando nuestro material llegue al mismo tiempo que los privilegiados al lugar de un siniestro, no se nos permite efectuar operación alguna hasta tanto que los señores comandantes dicten sus órdenes al efecto.

A cada cinco minutos hacíamos resonar el pito del *Emperor* para avisar á los de la barca y á los demás vaporcitos el punto en que nos encontrábamos, y para que, en el caso de que los náufragos tuviesen botes á su bordo é impulsados por la desesperación se lanzaran al mar en ellos, vinieran en derechura á nosotros.

Una hora y media después de adoptada esta medida, se nos acercó el *Sorpresa* por entre la niebla, trayendo su queche á remolque. (1) Nos pusimos al habla y lamentamos la angustia de aquellos pobres marinos, ¡que podían haber sido salvados en las primeras horas de ese día!...

El *Sorpresa,* después de estar un cuarto de hora á nuestro costado, salió en busca de la *Artigas,* á fin de tratar por todos los medios posibles de llegar hasta la barca con los grandes botes de aquélla.

Esperamos en vano toda esa noche, una de las más largas de mi vida, la llegada de los demás vapores y del queche *Pacífico,* los que á causa de tan espesa bruma estarían tal vez muy alejados de nuestro fondeadero.

Amaneció el siguiente día, en las mismas condicio-

(1) QUECHE, embarcación aparejada como pailebot, con la diferencia de que el palo de popa es mucho más bajo que el de trinquete.

© Biblioteca Nacional de España

nes que la noche, aunque habiendo calmado algo el viento y la mar de leva. Borrazás, Ramasso y un marinero Antonio, no pudiendo contener por más tiempo su generoso entusiasmo, se lanzaron con nuestra cáscara de nuez á salvar á sus compañeros en la profesión, llevando como único salvavidas uno de los compases del *Emperor*.

Borrazás iba gobernando la lanchita; Nicolás y Antonio remaban; antes de separarnos combinamos que, durante su trayecto hasta el buque, por si la brújula no marcara bien, les haríamos sentir á cada dos minutos el silbato del vapor, á fin de que no se desviasen del rumbo que tenían que seguir.

Al alejarse un corto trecho de nuestro costado, los perdimos completamente de vista. Nunca me latió con más violencia el corazón. Borrazás, joven aun, padre de seis hijos, único sostén de su familia; Ramasso, compañero de mi primera edad; el otro, pobre marinero, excelente mozo que está desde hace algún tiempo á nuestro servicio; todos, en fin, me hacían lamentar su partida para un paraje invisible y peligroso.

Sombríos recuerdos se agolparon á mi mente: recordaba la terrible noche del 31 de Diciembre de 1877, en la que bajo una de las más fuertes tempestades que azotaran á esta ciudad, perdimos al que fué durante catorce años un servidor leal de la empresa, el honrado y laborioso José Scarzino. En cumplimiento de su deber, por salvar intereses confiados á su vigilancia que se encontraban en peligro, ¡sucumbió á las once y media de aquella inolvidable noche!... Me encontraba en compañía de ese infortunado amigo cuando ocurrió el fatal accidente, sin

© Biblioteca Nacional de España

que consiguiera salvarle de la muerte, á pesar de todos los esfuerzos que hice, hasta que, jadeante de fatiga y abatido por el dolor, me fué arrebatado de entre las manos por un violento golpe de mar, ¡la última vez que suspendí á flor de agua su desfallecida cabeza, cuando en su indescriptible angustia me pedía que no le abandonara!

¡Jamás se borrará de mi memoria aquella lúgubre y desconsoladora escena de desesperada lucha, alumbrada únicamente por el fugaz resplandor de los relámpagos, acompañado por el estampido de los truenos y el bramar de las olas!

¡Recordaba el incendio de nuestro queche *Manuelito*, acaecido poco tiempo después de aquel suceso, en el que fué victima el estimado Borrazás, hermano único del que dos minutos antes se lanzara valeroso á salvar á los náufragos!

¡Recordaba el trágico fin de mi cercano pariente Antonio Lussich (padre del malogrado poeta Juan), (1) que se ahogó junto con toda su tripulación en el primer viaje de prueba que hizo con su pailebot *Espártero*, tumbado por una borrasca cerca de las Barrancas de San Gregorio, dos dias después de haber sido botado al agua!

Todos esos recuerdos de hechos fatalmente consumados, agitaban mi espíritu, haciéndome presagiar mal desenlace á la expedición.

---

(1) Juan Lussich, laureado poeta, una esperanza de la República Argentina, su patria; falleció á los 26 años de edad en Buenos Aires.

© Biblioteca Nacional de España

Los momentos eran de cruel incertidumbre: hubiéramos querido penetrar los misterios de la niebla para ver llegar el bote salvador. Nos parecía oir gritos desgarradores que partían de la dirección que llevaba.

Un grupo de lobos dormidos, con sus aletas fuera del agua, que la corriente arrastraba como *camalotes* hacia nuestra popa, lo confundimos con despojos del naufragio.

El *Emperor* conservaba, como desde su salida de Montevideo, los fuegos prontos, toda su tripulación en pie, sin que hubiese habido hasta entonces cambio de guardia, á pesar de tener más dotación que la ordinaria, para estar listos á la primera señal de alarma.

En aquella expectativa, nos consolaba no oir desde hacía largo rato, el sonido de las campanas del buque perdido; eso nos daba motivo para suponer que los arrojados expedicionarios habían obtenido un éxito completo en su empresa.

El silbato del *Emperor*, fiel á la consigna establecida, hacía escuchar cada dos minutos su grito atronador.

Pasados treinta minutos en medio de tal ansiedad, apareció de improviso, cerca de nosotros, el temerario botecito, conduciendo á remolque otro tan pequeño como él, ambos cargados de náufragos, cooperando el último á la marcha con la ayuda de improvisadas palitas de madera que, á falta de remos, ejercían las funciones de éstos.

Los salvados en ese primer viaje eran nueve hombres de la tripulación, los que fueron acogidos en el *Emperor* con demostraciones de verdadera alegría. En sus fatigados rostros se revelaba la inmensa satisfacción que experimentaban al verse por fin en salvo y fuera ya de aquel

© Biblioteca Nacional de España

malhadado buque que pudo haber sido la tumba de todos ellos.

No había tiempo que perder. Los rápidos informes que obtuvimos fueron: que nadie había perecido, que la barca se llamaba *Mabel*, que estaba cargada de carbón para Buenos Aires, que el capitán Evans, los oficiales y el resto de la tripulación se encontraban aun á bordo y que era necesario concluir brevemente la operación de salvarlos.

Los expedicionarios habían sondado desde el punto de nuestro fondeadero hasta el costado del buque, encontrando en todo el trayecto de dos y media á tres brazas de agua: no habiendo, por lo tanto, gran peligro en acercarnos más, levamos rápidamente las anclas y nos aproximamos hasta fondear á cuarenta metros de la *Mabel*.

Borrazás y Ramasso volvieron con el botecito á bordo de aquel buque, llevando de allí un cabo fino á la *Biguá*, para que por él se halara hasta su costado y recibiese el resto de los náufragos, sus equipajes y todo lo que fuere posible salvar.

Así se hizo: en pocos momentos, á fuerza de molinete y de brazos, consiguieron llevar á cabo su generoso anhelo.

Al mismo tiempo, aquellos dos intrépidos marinos tendieron una fuerte espía desde las burdas del palo mesana de la *Mabel* hasta á bordo del *Emperor*, la que fué amarrada á una bita de proa, como precaución para que, si las fuertes cabezadas que dábamos hicieran reventar las cadenas que sostenían nuestras anclas, quedásemos aguantados por el calabrote.

Los de la *Biguá*, después de recibir á su bordo al ca-

© Biblioteca Nacional de España

pitán, que fué el último que se transbordó, y de embarcar todos los equipajes de los tripulantes, no pudiéndose mantener más tiempo al costado, porque la balandra golpeaba mucho y había reventado ya dos veces sus espías, se largaron, volviendo á amarrarse por nuestra popa.

El capitán, sus oficiales y algunos marineros de los nuevamente llegados, quedaron en el *Emperor*, los demás en la *Biguá*.

Aquellos náufragos nos relataron con verdadero dolor las peripecias que habían pasado desde que embicó el buque hasta que fueron salvados.

El siniestro acaeció el día 6 de Septiembre á las diez de la noche, bajo un recio temporal del Sudeste. Por no haber encontrado crucero alguno en su tránsito desde la embocadura del Río de la Plata, la *Mabel* navegaba sin práctico: encalló con viento de popa en filo, teniendo solamente desplegadas las gavias bajas. Los oficiales de la *Mabel* atribuyen en parte el naufragio al desvío de las brújulas por la atracción del hierro, y sobre todo á la muy fuerte correntada, que los arrastró impetuosamente hacia el peligroso escollo donde terminaron su viaje.

Desde el primer momento del desastre, empezó el buque á dar tan tremendas sacudidas contra el Banco, que hacían estremecer toda la arboladura; furiosos golpes de mar chocaban contra su costado de barlovento haciendo llegar sus blancas espumas hasta las primeras vergas, y, si no se deshizo completamente en aquella mala noche, fué á causa de su extremada solidez; sin embargo, empezó á hacer bastante agua.

En la mañana del día 7, enarbolaron los tripulantes en

© Biblioteca Nacional de España

el palo correspondiente, las señales de pedir inmediatos auxilios, porque consideraron el buque completamente perdido. En seguida procedieron á echar los botes al mar para dirigirse al pontón-faro, que distinguieron desde que aclaró el dia.

Al efectuar esa operación, experimentaron el más cruel desencanto. A medida que caía una embarcación al agua, la fuerte resaca la tumbaba, deshaciéndola contra el costado de la barca. Eso sucedió con tres de las cuatro que tenían á bordo, y la que quedaba era tan pequeña que apenas tenia capacidad para conducir siete personas; fué la que vino á remolque del botecito del *Emperor*.

En tan triste situación, trataron de organizar inmediatamente una balsa con las vigas de pino y otras maderas que tenían disponibles, para el caso de que, si el buque se despedazara, como lo temían, y no les llegasen auxilios á tiempo, intentar ese último medio para salvar sus vidas.

Felizmente, la sólida construcción de la *Mabel* les libró de una muerte segura.

. . . . . .

Después de este reciente suceso, que ha venido á demostrar una vez más de qué parte están la verdad y el derecho, declare el señor Ministro: ¿es ó no injusto que á causa de las duras restricciones impuestas, esté vedada la cooperación á las empresas particulares para asistir á casos de salvamento?...

Si llegare á naufragar en estas aguas uno de esos grandes vapores de ultramar que vienen cargados de pasajeros, y que, como es notorio, tienen solamente embarcaciones con capacidad suficiente para un reducido número de per-

© Biblioteca Nacional de España

sonas, ¿cree el señor Ministro que no contando con más buques *que los disponibles* de la escuadrilla nacional, en un caso que requiera la mayor premura, se podría prestar con ellos un auxilio eficaz y ordenado cuando la disciplina á bordo del buque en peligro desapareciera y sólo dominara el pánico producido por la desgracia?...

. . . . . .

La niebla se había despejado completamente y fué reemplazada por un ventarrón fresco del Oeste, que parecía indicar tormenta.

La *Mabel* presentaba su proa al Nordeste 1/4 Oeste manteniéndose completamente derecha; sus anclas estaban sin fondear; el velamen lo tenía del todo aferrado; desde la línea de flotación hasta el nivel de la borda, en aquellos momentos tendría nueve pies fuera del agua.

Al verla tan gallardamente arrufada, con su largo y elegante casco descansando sobre su lecho de arena, sin movimiento ya, á pesar de los golpes de mar que la azotaban, se hubiese creído, mirándola desde cierta distancia, que aquel hermoso buque, tan bien aparejado, estaba fondeado tranquilamente, esperando un viento favorable para ponerse á la vela.

A la *Artigas* la vimos anclada como á tres y media millas al Sudeste de nuestro fondeadero. Los otros dos vaporcitos, que habían pasado la noche junto á ella, en cuanto se despejó la bruma vinieron hacia nosotros.

El *Sorpresa* traía á remolque una buena embarcación de la cañonera con su correspondiente dotación, mandada por el segundo comandante, quien nos ofreció galantemente sus servicios en todo lo que pudiera ayudarnos,

© Biblioteca Nacional de España

ofrecimiento que agradecimos, siguiendo entonces para la *Mabel*.

A las once de la mañana, más ó menos, los vaporcitos *España* y *Sorpresa*, con sus queches á remolque, se separaron de aquellos lugares haciendo rumbo á este puerto.

La *Mabel* quedó sin lanchas al costado para extraerle los muchos enseres y provisiones que tenía á su bordo, según preparativos hechos antes de su partida de Inglaterra para un viaje de dos años.

Su capitán nos informó que dicho buque, después de desembarcar el carbón en Buenos Aires, tenía que seguir para California, en donde recibiría un cargamento ya contratado.

Confieso que sentía verdadero pesar al tener que abandonar aquellos objetos que podrían ayudarnos á cubrir los gastos de la expedición. Cuando esto pensaba, nuestro queche el *Pacífico*, tripulado por los trece valientes que desde hace cerca de cuatro meses se ocupan de extraer los mármoles del *Foce* en busca de la estatua de Garibaldi, apareció de pronto en el horizonte.

Un ¡hurra! entusiasta lanzaron los tripulantes del *Emperor* al ver á uno de sus compañeros de empresa.

Venía del puerto del Buceo, en donde había tenido que refugiarse á causa del temporal de los días anteriores.

Media hora más tarde, con todas sus velas desplegadas á pesar del fuerte viento, la bandera nacional en el mastelero de popa y con solo una faja de rizos en la mayor, atracaba de la primer bordada al costado de la *Mabel*.

Se pusieron las defensas fuera de la borda para no destrozar la obra muerta ó romper algún barraganete, se

© Biblioteca Nacional de España

amarraron bien las gruesas espías de proa y popa al buque y en seguida se procedió á cargar todo lo que se encontró á mano, con la ayuda de algunos tripulantes de la *Artigas,* del *Biguá* y del *Emperor.*

Al mismo tiempo, Borrazás, Ramasso y algunos otros compañeros, treparon por los flechastes y jarcias á las vergas y desplegaron en un abrir y cerrar de ojos las gavias de los palos mayor y trinquete, poniéndolas todas en facha para que el fuerte viento que venía por la proa las hinchara con violencia, logrando tal vez por ese medio hacer retroceder el buque, sacándole fuera de la cama en que ya se habían incrustado sus macizos fondos.

Simultáneamente á dicha operación, Preve y cinco de sus bravos marineros, pusieron mano á achicar la barca con sus grandes bombas, consiguiendo extraer en una hora dos pulgadas del agua que había inundado la bodega del centro.

La operación de descarga de los enseres era dirigida por Leona y Bastarrica con buen éxito.

Debido á las medidas adoptadas, creíase posible que, alijado el buque, no tardaría en quedar á flote, consiguiéndose en tres horas hacerle variar la proa de su primera dirección, al Nordeste 1/4 Norte.

Aquellos hombres multiplicaban sus esfuerzos creyendo triunfar en la lucha que sostenían; desgraciadamente sobrevino un nuevo contratiempo: la mar, que hasta entonces crecía con fuerza, empezó á bajar y continuó bajando durante el resto de la tarde, desbaratándose por tal motivo nuestros dorados proyectos.

© Biblioteca Nacional de España

La cañonera había venido á fondear como á cuatrocientos metros de nosotros, y un segundo bote de su bordo, mandado por un oficial, volvió á ofrecernos sus servicios y á invitar al capitán para que siguiera con ellos á Montevideo, si así lo deseaba, porque iban á ponerse inmediatamente en viaje, no siendo ya necesaria su estadía en aquel punto.

Aconsejamos al señor Evans que aceptara esa proposición, pues nosotros pensábamos no salir de allí hasta que estuviese listo el *Pacífico,* lo cual sucedería muy de tarde: entonces, para ponerse en orden con las autoridades del país y con las consulares, aceptó el consejo, separándose de nosotros después de habernos recomendado su gente y de expresarnos su profunda gratitud.

A las seis de la tarde quedó el *Pacífico* completamente cargado, habiendo sido hecha esta operación con la mayor regularidad.

Deciamos antes, que habíamos ganado mucho en salvamentos en cuanto á orden y moralidad, y aseguramos hoy, que los últimos naufragios han justificado plenamente ese aserto.

Aquellas avalanchas de hombres que se lanzaban hace algunos años á los buques perdidos, peores que los antiguos piratas del Archipiélago Griego y de Malaca, con hacha en mano y puñal en la boca, destruyendo y robando todo lo que encontraban á su paso, felizmente para la humanidad tales hordas ya no existen y de sus fechorías sólo queda el recuerdo.

Las escenas del salvamento del bergantín alemán *Anna*, encallado en el Banco Inglés, allá por el año 1873, de

© Biblioteca Nacional de España

las que fuí espectador, no se repetirán ya, escenas que nos hicieron renunciar espontáneamente á mandar nuestro material durante dos lustros á ningún caso de siniestro.

. . . . . .

. . . . . .

No queriendo abandonar aquellos parajes sin hacer antes la última tentativa para tratar de sacar el buque, si el agua que hacía no aumentaba mucho y volviera la creciente, resolvimos permanecer aun aquella noche en nuestro fondeadero para salir al otro día de madrugada, después de ver las condiciones en que quedaba la *Mabel*.

Esa noche dormimos más tranquilos, esperando la mañana siguiente para operar.

Los oficiales y tripulantes náufragos fueron alojados lo mejor posible en las cámaras de popa y proa del *Emperor*.

A las seis de la mañana del día 10 volvimos á bordo de la barca, y nos causó la más dolorosa impresión la vista de aquel precioso buque tan sólidamente construido y tan bien aparejado, que teníamos que abandonar, quizá para siempre, por la imposibilidad de salvarle con el material de que allí disponíamos.

Sí, iba á quedar solo, en medio del caudaloso Río de la Plata, hasta que las rompientes del Banco lo despedazaran ó el trabajo del hombre venciera en la lucha que tal vez se tratara de emprender nuevamente entre los elementos de la Naturaleza y los esfuerzos de la actividad humana.

La barca inglesa *Mabel*, de Swansea, construcción y

© Biblioteca Nacional de España

arboladura de hierro, cargada con 1,800 toneladas de carbón, teniendo en su bodega del centro 14 1/2 pies de agua; en los compartimientos de proa y popa de 6 1/2 á 7; calando 22 pies; con 18 pies de agua en el mar en el costado de babor y 16 en el de estribor, fué abandonada por nosotros el 10 de Septiembre á las 8 y 3/4 de la mañana, llegando con el *Emperor* á este puerto á las 12 y 1/2 de la tarde del mismo día con las lanchas *Pacífico* y *Biguá* á remolque.

CONCLUSIÓN

A las nueve de la mañana del día 11 del mismo mes, con un tiempo magnífico, acompañado de una ligera virazón, nos embarcamos nuevamente en el *Emperor,* dirigiéndonos al lugar del siniestro. Conducíamos al consignatario, al capitán y á los peritos competentemente nombrados para inspeccionar el estado en que se encontraba la *Mabel,* á fin de proceder en consecuencia según resultare del examen que dichos señores iban á practicar.

Llegados á nuestro destino, hallamos á la barca encallada en las mismas condiciones de la última vez que nos separamos de su costado, salvo haber aumentado más el agua en sus bodegas.

Subieron aquellas personas á su bordo, y después de hacer un reconocimiento general y prolijo, comprobaron su mala posición, considerando el caso como de pérdida total.

© Biblioteca Nacional de España

A las dos de la tarde del mismo día nos despedimos de tan peligrosos parajes, no sin antes ver con satisfacción que nuestro queche *Pacífico* se acercaba, bordejeando, al buque náufrago, para salvar el resto de los objetos que aun quedaban á su bordo y que no pudo conducir á esta ciudad en su primer viaje.

A las cuatro y media desembarcábamos en la Aduana, dando por terminada la expedición.

De la declaración en forma que expidieron los peritos nombrados, resultó la venta en pública subasta del buque y del cargamento existente á bordo, efectuada el día 13 de Septiembre por los señores Ruano y Gomensoro, en la cantidad de mil novecientos treinta pesos oro, comprando el todo los señores Pascual, Escofet y C.ª y don Cayetano Pino, lancheros de este puerto, quienes procedieron inmediatamente á la operación del salvamento empleando un material poderoso y bien organizado, bajo la acertada dirección del señor Pino.

Fueron enviados al lugar del naufragio, con intervalos convenientes, los vapores *Malvinas, Guaraní, Solís, España* y *Sorpresa;* el primero construído expresamente en Alemania para casos de siniestros; chatas y queches de gran porte con todos los útiles necesarios á fin de abreviar la descarga; bombas de vapor de último sistema y ciento ochenta hombres entre tripulantes y estivadores.

Con tan fuertes elementos, á pesar de las frescas virazones que reinaron, extrajeron del buque, en menos de cuarenta horas, más de cuatrocientas toneladas de carbón, habiéndolo además achicado completamente, dominando el agua que entraba por sus rumbos. Seis horas

© Biblioteca Nacional de España

más de trabajo acompañadas de buen tiempo, y el éxito era seguro.

Cuando los activos empresarios contaban ya con el triunfo cierto y merecido, pues con el alije habían conseguido arrancar á la *Mabel* de su pesada cama, remolcándola un corto trecho; cuando hasta el mar se había abonanzado para ayudarles en su esforzada empresa, sobrevino de improviso el fuerte temporal que principió el día 16 y concluyó el 20, desbaratando los trabajos hechos á costa de tantos sacrificios, y obligó á la expedición á regresar á este puerto después de experimentar grandes quebrantos, teniendo que abandonar en la desastrosa retirada las bombas, anclas y otros objetos destinados al salvamento, además de sufrir serios desperfectos en el material.

Felizmente no hubo que lamentar, como se temió en los primeros días del mal tiempo, pérdidas de vidas, á pesar de haber circulado tristes rumores respecto de la suerte que había cabido al vaporcito *Sorpresa*, á cuyo bordo se encontraba el señor Pino acompañado de cuarenta y cinco personas.

Al segundo día de ignorarse el paradero de dicho vaporcito, fué mandado de aquí, expresamente en su busca, el *España*, que regresó á las pocas horas con la fausta nueva de que el valiente *Sorpresa* había podido guarecerse al abrigo de la isla de Flores, sin novedad á su bordo.

¡¡Y no se obtuvo, por otro medio más rápido, noticia alguna de ellos para consolar á sus angustiadas familias, á causa de la inexplicable interrupción telegráfica que

© Biblioteca Nacional de España

existe desde hace varios meses entre esta ciudad y aquella isla ! !

Lástima grande que se malograran tantos esfuerzos del trabajo y del capital, venciendo á la perseverancia, inteligencia y valor del hombre, los elementos de la naturaleza en la ruda lucha que sostuvieron.

El haber alijado á la *Mabel* fué, según opiniones autorizadas, funesto á los empresarios.

Por informes recibidos, los últimos temporales, tomándola más liviana que cuando encalló, la arrojaron á dos millas más ó menos al Noroeste del Banco, entre las rompientes. Su proa mira hacia el Oeste. Está colocada como sobre un plano inclinado, algo tumbada del costado de estribor. Aunque se asegura que está rota por la quilla, dudamos de esa afirmación por tener el buque, en la posición en que se halla, su arboladura intacta.

Conserva sus palos, jarcias, gavias y masteleros como cuando la abandonamos, menos las velas y cabos, que fueron traidos por el *Pacífico* á esta ciudad.

El buque está sumergido hasta la mesa de guarnición del palo mayor. Desde el límite de la escotilla del medio hacia la proa, sólo se ve á flor de agua, con un poco de creciente, la punta del botalón de foque.

El 29 de Septiembre, un día antes de recibir estos datos, el buque sólo era visible desde el espejo de popa hasta el límite de la cámara de cubierta hacia el tercer compartimiento. En esa parte, sus sólidos trancaniles sostienen aun bien la obra muerta: los cadenotes del costado de babor están casi deshechos.

© Biblioteca Nacional de España

Finalmente, sólo queda ahora de la gallarda *Mabel* un casco informe y desmembrado que servirá únicamente de abrigo y recreo, en los días de bonancible viento Noroeste y Oeste, á los aficionados á la pesca de sabrosos meros, que generalmente abundan en estas aguas á los costados y proximidad de los buques náufragos.

AGRADECIMIENTO

Montevideo, 16 de Septiembre de 1886.

El abajo firmado, capitán de la barca inglesa *Mabel*, naufragada en el Banco Inglés en la noche del 6 del corriente, viene por medio de la presente, en su nombre y en el de toda la tripulación del referido buque, á agradecer á todas aquellas personas que se dirigieron al paraje del siniestro á prestar su concurso para salvar la tripulación, buque ó carga; pero especialmente á la tripulación del vapor *Emperor* y en particular á su patrón, á las tripulaciones de las lanchas *Pacífico* y *General Flores* (ó *Biguá*), debido á las cuales y al arrojo y valor de sus tripulantes nos hemos salvado de un peligro inminente, después de tres días de angustia y de ansiedad, durante el fuerte temporal en el Banco y sin tener embarcaciones con qué salvarnos.

Igualmente debo hacer mención especial del modo en que se ha procedido al salvamento de los equipajes, provisiones, útiles de navegación, etc., el cual fué efectuado y dirigido en persona por el señor don Antonio D. Lus-

© Biblioteca Nacional de España

sich, durante un temporal, habiéndose salvado del buque lo que pocas veces se consigue; y, sobre todo, de la honradez con que han procedido los tripulantes de las lanchas que han hecho el salvamento, entregando hasta el más mínimo artículo salvado.

Agradezco igualmente al señor comandante de la cañonera *General Artigas* las atenciones con que me ha distinguido, tanto en el paraje del siniestro como durante la travesía hasta este puerto desde dicho punto.

Sírvanse los referidos señores aceptar este testimonio de gratitud y el eterno agradecimiento de

G. W. Evans,
Capitán de la ex barca *Mabel.*

ACTA

En Montevideo á los cinco días del mes de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho, reunidos en el salón del señor Cónsul del Reino Unido, señor Ayre, bajo la presidencia de este caballero, las personas que subscriben la presente Acta, resolvieron, por moción del doctor don Alberto Palomeque, unánimemente aceptada, dejar constancia en ella de todo lo ocurrido con motivo de la entrega de la medalla de oro con que el Gobierno de S. M. Británica ha agraciado al señor don Antonio D. Lussich, en reconocimiento de los servicios prestados por éste y sus subalternos á las tripulaciones de los buques *Mabel,* de Swansea, en Septiembre 6 de 1886,

© Biblioteca Nacional de España

Amoor, de Liverpool, en Junio 11 de 1887, y *Livingstone,* del Canadá, en Octubre 6 de 1887, para ser elevada, original, al señor Ministro de Relaciones Exteriores, Marqués de Salisbury, en Londres.

El señor Cónsul Británico, siendo las tres y media p. m. y bajo el pabellón de guerra enarbolado en el edificio del Consulado, abrió el acto, y poniéndose de pie, expuso:

«Señores:

«Antes de hacer entrega de esta medalla, con la cual el Gobierno de S. M. Británica ha agraciado al señor don Antonio Dionisio Lussich, por servicios prestados por él y los suyos en el salvamento de las tripulaciones de los buques ingleses *Mabel, Amoor* y *Livingstone,* me permitiré hacer varias observaciones. Es de todos conocida la actividad con que el señor Lussich dirigió personalmente, durante las terribles noches de rudos temporales, el salvamento de esos pobres náufragos que, á no ser por el impulso generoso y humanitario que guiaba al señor Lussich, seguramente hubieran sucumbido. Después de haber salvado estas vidas de personas no conocidas y extranjeras, exponiendo la suya propia, acto que hace honor al señor Lussich y al Pueblo Oriental, rehusó, según consta en el Archivo de este Consulado General, recibir ninguna recompensa, considerando este acto puramente como una obligación de los hombres de mar.

«Esta generosidad, señores, no debia pasar desapercibida para el Gobierno de S. M. Británica, y hoy envia»

© Biblioteca Nacional de España

por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores, esta medalla de oro conjuntamente con la nota que tengo el honor de leer.

«MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

«Londres, 26 de Septiembre de 1888.

«Señor Cónsul:

«Tengo el honor de transmitir á V. S., para su pre-
« sentación, una medalla de oro con la cual el Gobierno
« de Su Majestad Británica ha agraciado al señor don An-
« tonio Dionisio Lussich, en reconocimiento de los ser-
« vicios prestados por él y los suyos á las tripulaciones
« de los buques siguientes, naufragados en el Banco In-
« glés, en aguas del Río de la Plata:

« *Mabel*, de Swansea, Septiembre 6 de 1886.
« *Amoor*, de Liverpool, Junio 1: de 1887.
« *Livingstone*, del Canadá, Octubre 6 de 1887.

« Por el Marqués de Salisbury,
«(firmado) V. LISTER.»

«Es de notarse, que el Gobierno que tengo la honra de representar en este acto, ha agraciado á muy pocas personas con esta medalla, siendo considerada en Inglaterra de sumo valor; según creo, es la única que se ha dado en Sud América.

© Biblioteca Nacional de España

«Señor Lussich: yo os felicito por la honra á que os habéis hecho acreedor por vuestros grandes esfuerzos, los que por cierto son dignos de todo encomio y honrosos para el Pueblo Oriental.

«En nombre del Gobierno de S. M. Británica, tengo el alto honor de presentaros esta medalla.»

Leída que fué en seguida el acta-protesta de los capitanes de los buques, archivada en el libro respectivo del Consulado, como también una carta de los mismos dando cuenta de la honrosa conducta del señor Lussich, el doctor Palomeque tomó la palabra, haciendo resaltar el valor moral del acto que así se premiaba; el honor que para el país y para el señor Lussich importaba, á la vez que ponía de relieve las condiciones relevantes que adornaban al Gobierno de la Nación Británica, donde la libertad política y civil imperaban, y cuya grandeza administrativa se revelaba allende los mares, como una prueba inequívoca de que su vista y su acción se extendían, tanto en el orden político como en el moral, á todos los rincones del mundo donde se producía un hecho de verdadero mérito intrínseco que premiar.

El señor don Pablo Nin y González abundó luego en consideraciones honrosísimas para el Gobierno Inglés, la República Oriental del Uruguay y el señor don Antonio D. Lussich.

Invitados por el señor Cónsul á beber una copa en honor del agraciado, con lo que terminó la solemnidad de la entrega de la medalla, después que el señor Lussich, en breves palabras, conmovido, agradeciera el honor dispensado, pasaron los concurrentes á una sala inmediata,

© Biblioteca Nacional de España

siendo entonces cuando el señor don Alejandro Christophersen, agente de la Compañía de vapores «La Platense», recordó, en términos galantes y elevados, los vínculos que unían á la República Oriental del Uruguay con el Reino Unido, brindando por la prosperidad y el progreso del país que daba hospitalidad á los hijos de la laboriosa Albión.

El doctor don Alfredo E. Castellanos agradeció con frases elocuentes y entusiastas los anhelos del señor Christophersen, manifestando que los uruguayos nunca podían olvidar los esfuerzos que el Reino Unido había llevado á término en pro de su organización definitiva como sociedad política, después de los heroicos debates de los habitantes del suelo en los campos de batalla, brindando por la augusta persona de la Reina Victoria.

El señor Cónsul retribuyó de una manera sentida las benévolas palabras de que era objeto el país que representaba en ese momento, lo mismo que el señor don Pablo Nin y González, volviendo á hacer uso de la palabra los señores doctores Castellanos y Palomeque, el primero para consagrar una palabra de recuerdo á los subalternos del señor Lussich en el acto del salvamento, esos seres anónimos en los grandes acontecimientos do quiera se debaten los destinos de la humanidad, y el segundo para recordar la lección moral que se desprende de la actitud de los ingleses con motivo de la vida política y privada de Nelson. «La Inglaterra espera que todos sabrán cumplir con su deber», es la frase que sobrevive y fué honrada en el corazón de sus connacionales, no obstante el deseo que el gran marino dejara

© Biblioteca Nacional de España

expresado al dictar su última voluntad en su testamento de mar. Deseaba, añadió, que del señor Lussich pudiera decirse algo más completo algún dia: cumplió con su deber como patriota y como buen padre de familia.

El doctor Castellanos agregó, que sin comparar al señor Lussich con el gran marino inglés, y dejando á un lado las ingratitudes de los pueblos, brindaba porque siempre fuera su divisa la de: «Lussich cumplió con su deber para con la patria».

Cerrado el acto con unas breves palabras que pronunció el señor Cónsul, se resolvió por aclamación acompañar al señor Antonio D. Lussich, como una demostración de aprecio y simpatía, hasta su casa de negocio, lo que se efectuó, siendo presidido el acto por el representante del Gobierno Británico

Y para constancia, y para ser elevada al señor Ministro de Relaciones Exteriores, como está resuelto, se labra la presente en la ciudad de Montevideo, fecha *ut supra*, firmando en prueba de ello los que subscriben:

Charles Ayre, Cónsul de S. M. B.—*W. S. Wilson*, Clerk to the British Legation.—*Adolfo A. Bédouret*, Canciller del Consulado General de S. M. B.—*Revd. W. B. Chamberlain*, Consular Chaplain.—*P. Christophersen*, Agent for Chargeurs Réunis, La Veloce, La Platense, Flotilla Ca. Limd.—*For Wilsons, Son & Co. Ld., A. Harley*, Manager, Agents for the Pacific Steam Navigation C., Shaw Savill & Albion C. Ld., New Zeland Steam Shipping C. Ld., United

© Biblioteca Nacional de España

States & Brasil Mail L. S. C., Greenock Steam Ship C. L.—*C. R. Horne,* Agents for Messrs Lamport & Holt.—*F. S. Hooper*—Pp. *F. L. Humphreys, Wm. Morton,* Agent for the Royal Mail Steam Packet Company—*Peter Forbers, James Towers*—*James Saunders,* Gerente Barclay Campbell y Ca.—*Juan Oldham,* Gerente de las Compañías Telegráficas Rio de la Plata y Western Brasilian M.—*W. Vornoszynski C. E.*—*W. E. Harvey,* Gerente London Brazilian Bank Ld.—*Walter Woodhouse,* Gerente de Carlisle Smith y Ca.—*Robert G. Shaw*—*Arthur J. Towers*—*H. Baptista Coelho,* Representante de Williams y Ca.—*W. D. Evans*—*Conrado Hughes*—*José Gibert*—*Alberto Palomeque* (abogado), Presidente de la Sociedad Anónima «La Obrera Nacional»—*Carlos Stagnero,* Redacción de «La Tribuna Popular»—*Alejandro Goldie*—*H. y C. Ayre,* Editor de «The River Plate Times»—*W. H. Denstone,* Editor de «The Express»—*Alfredo E. Castellanos*—*Captain Welling.*

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIOS

DE LAS

BARCAS INGLESAS «AGLAIA» Y «GEORGINA»

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIOS

DE LAS

BARCAS INGLESAS «AGLAIA» Y «GEORGINA» (1)

(OCURRIDOS EN LOS DÍAS 17 Y 21 DE AGOSTO DE 1889)

Había sucedido á un violento temporal del Sudeste la más completa bonanza. De la barca *Aglaia,* que encalló en el Banco Inglés y que fué abandonada por sus tripulantes el día 17 de Agosto de 1889, se efectuaba con toda regularidad el salvamento.

El buen tiempo acompañó á los salvadores hasta el día 21, y sólo esperaban la creciente para coronar su empresa con éxito feliz.

A la una p. m., más ó menos, de aquel día, notaron que empezaba á dibujarse en la parte Sudoeste del horizonte una leve franja parda, que de la superficie del mar, á medida que avanzaba, iba extendiéndose paulatinamente por las alturas.

---

(1) Este artículo fué escrito para el número único «Montevideo-Colón» dado á luz en celebración del 4.° Centenario del descubrimiento de América. Hoy sale depurado de algunos errores en los datos históricos del suceso, errores que he considerado de mi deber corregir.

© Biblioteca Nacional de España

El barómetro estaba muy bajo y el termómetro marcaba 19° centígrados, á pesar de hallarnos en pleno invierno; estos signos de elevada temperatura hacian presagiar cercana tormenta.

A las cuatro p. m. se encapotó el cielo totalmente, despidiendo las preñadas nubes gruesas gotas de lluvia y fuertes descargas eléctricas que se cruzaban en la atmósfera, acompañadas por el trueno, que hacía oir su ronco estampido: el mar, hasta entonces en calma, comenzó á bramar y á encrespar sus olas amenazantes; el crepúsculo de aquella tarde inolvidable iluminaba con tintes sombríos aquel imponente cementerio, ¡en cuyos pavorosos antros tantas vidas y tantos buques se sepultaron!

Ni la proximidad de la noche, ni el temporal inminente, arredraban á los obstinados salvadores.

La mar, que entraba con fuerza en el estuario, parecia estar en consorcio con ellos para salvar la *Aglaia*, que liviana por el alije y achicada con las poderosas bombas que se llevaron á su bordo, se sacudía ya casi boyante, como queriendo saltar del lecho de arena en que hasta entonces reposara.

Tirando por su proa, con toda la fuerza impulsiva de sus máquinas, estaban los vapores *Emperor* y *Uruguay*. Algunos de los tripulantes de éstos, con hacha en mano, se colocaron junto á las bitas de remolque, prontos á picar las amarras, si al zafar el buque se abalanzaba sobre ellos.

Todos estos aprestos eran ejecutados con precisión, á pesar de la inclemencia del tiempo y de la obscuridad de la noche.

© Biblioteca Nacional de España

Por fin, después de tantas horas de ímproba tarea, parecía que el éxito iba á coronar los esfuerzos de la perseverancia y del trabajo. Se sintió de improviso que los remolcadores trepidaban con violencia; las espías, tirantes en su máxima tensión, se aflojaron para volver á tesarse en seguida, arrastrando entonces á la *Aglaia,* que tras de fuertes sacudidas contra el arenoso suelo, había zafado de su encalladura.

Los vapores, avivados los fuegos hasta dar toda la presión á sus calderas, avanzaron rápidamente, evitando que, al arrancar con ímpetu la barca, se les fuera encima.

Cuando ya los salvadores celebraban con justicia su triunfo por haber conseguido ponerla á flote y sacarla fuera del veril del Banco, la tempestad se desencadenó con toda su furia; los más sólidos cabos reventaron como si fueran débiles filásticas, y aunque todavía los calabrotes de alambre aguantaban el remolque, sin anclas el buque, la situación se hacía cada vez más crítica é insostenible.

En momentos tan supremos, sólo se pensó en socorrer á las 56 personas que aun estaban en la *Aglaia,* clamando angustiadas por su salvación, agitándose en la cruel alternativa de que aquélla, que ya empezaba de nuevo á anegarse, se hundiera, ó de que al reventarse las últimas amarras, se deshiciese contra el Banco, en paraje inaccesible, donde serían tragados los náufragos por las rompientes embravecidas.

Se procedió, pues, sin pérdida de tiempo, á la tarea: mientras el *Uruguay* y el *Emperor* sostenían el buque para que no se atravesara á la corriente, el *Plata,* con el que-

© Biblioteca Nacional de España

che *Filomena* á remolque, atracó al costado de sotavento con grandes dificultades, y maniobrando con todo el tino que requería la magnitud de la empresa, consiguieron, después de dos horas de esfuerzos sobrehumanos, recibir á su bordo hasta el último de aquellos trabajadores que ya habían considerado imposible la vuelta al hogar.

En mucho se debe el salvamento de esas vidas á la serenidad y bravura de Nicolás Ramasso que dirigió esa operación en tan solemnes momentos.

Es inmenso el riesgo que corren los remolcadores en circunstancias como esas, cuando se tiene que maniobrar entre toscas, bajos y rompientes, para aguantar un buque que *rola* con violencia, al que de súbito una fuerte cabezada hace hundir la proa en el mar, hace aflojar las espías que lo sostienen, espías que, al formar seno ó quedar en banda, al menor descuido se enredan en la hélice y comprometen la suerte de todos.

Parece que la tempestad sólo esperase la salvación de los trabajadores de la *Aglaia* para que los últimos cabos de alambre reventaran con estrépito.

Como indómito potro que al recibir la libertad se lanza ciego á la llanura y va á estrellarse contra el obstáculo que se interpone en su frenética carrera, así aquella desmantelada nave, libre ya, sin freno y sin gobierno, fué á estrellarse contra los mismos escollos de donde poco antes había sido sacada casi ilesa.

La hermosa barca inglesa *Aglaia*, casco de hierro y construcción moderna, se perdió para siempre el día 21 de Agosto de 1889, sin que felizmente se contara una sola víctima como consecuencia de tal suceso.

© Biblioteca Nacional de España

Hoy, únicamente se ven de ella grandes fragmentos, separados á corta distancia los unos de los otros, en la parte alta del Banco Inglés, al Sudoeste del pontón-faro

. . . . . .

. . . . . .

Cuando ya los remolcadores, después de tan luctuosa jornada, se aprestaban para el regreso, experimentando sus tripulantes viva decepción por el desastre sufrido, viéronse aparecer á lo lejos varias luces, casi imperceptibles al principio, haciéndose gradualmente más intensas, hasta que claras y brillantes se aproximaron rápidamente.

¡Eran los fanales de navegación de un buque que, al resplandor de los relámpagos, se veía venir empopado al viento, con las gavias bajas desplegadas, impelido por el huracán hacia el temible escollo!

Un choque violento contra duro suelo lo detiene de improviso; falta el agua bajo su quilla; ceden sus fondos á los golpes; el mar penetra en sus cavidades y lo anega.

¡Queda entonces de blanco á las rompientes enfurecidas, mientras las absorbentes arenas van labrando poco á poco su obra de destrucción y de exterminio!

¡Ese tenía que ser el fatal destino de aquella nave!

Sus tripulantes, al darse cuenta de su desesperada situación, lanzaron al espacio cohetes voladores y encendieron fuegos de bengala en demanda de inmediatos auxilios, que en tales momentos se podían considerar providenciales. Los reflejos de esas luces permitieron distinguir una barca encallada en la parte Sur, en el peor y más inaccesible sitio de todo el Banco.

Su posición era, pues, peligrosísima: fuera devaneo en

© Biblioteca Nacional de España

aquella lúgubre noche hacer tentativa alguna de salvamento, por el inminente riesgo de sucumbir en la demanda, y ¡guay del atrevido que osara acometer la noble pero temeraria empresa!

Las tinieblas eran rasgadas por exhalaciones que iluminaban fugaces aquel negro y rugiente mar que, al imponer con su majestuosa grandeza, infundía en el ánimo ese supersticioso respeto que en los momentos aciagos de la vida nos avasalla, hasta que, sobreponiéndose el criterio, reaccionamos, y el pensamiento dominante de luchar por la propia conservación ó por la gloria, nos da energía y valor para no dejarnos abatir.

Así Borrazás, Pascual y Ramasso, hombres de corazón bien puesto, que no podían mirar impasibles perecer á aquellos que eran sus semejantes, al reaccionar de su momentánea indecisión, se lanzaron temerarios con sus vapores *Emperor* y *Uruguay*, en medio de ese infierno de olas, coronado de hirvientes espumas, que oculta en su tenebroso fondo traidores y afilados arrecifes é hirientes y destructores despojos de misteriosas catástrofes.

¡Allí, en aquel imponente torbellino, iban á desafiar la muerte para salvar algunas vidas!

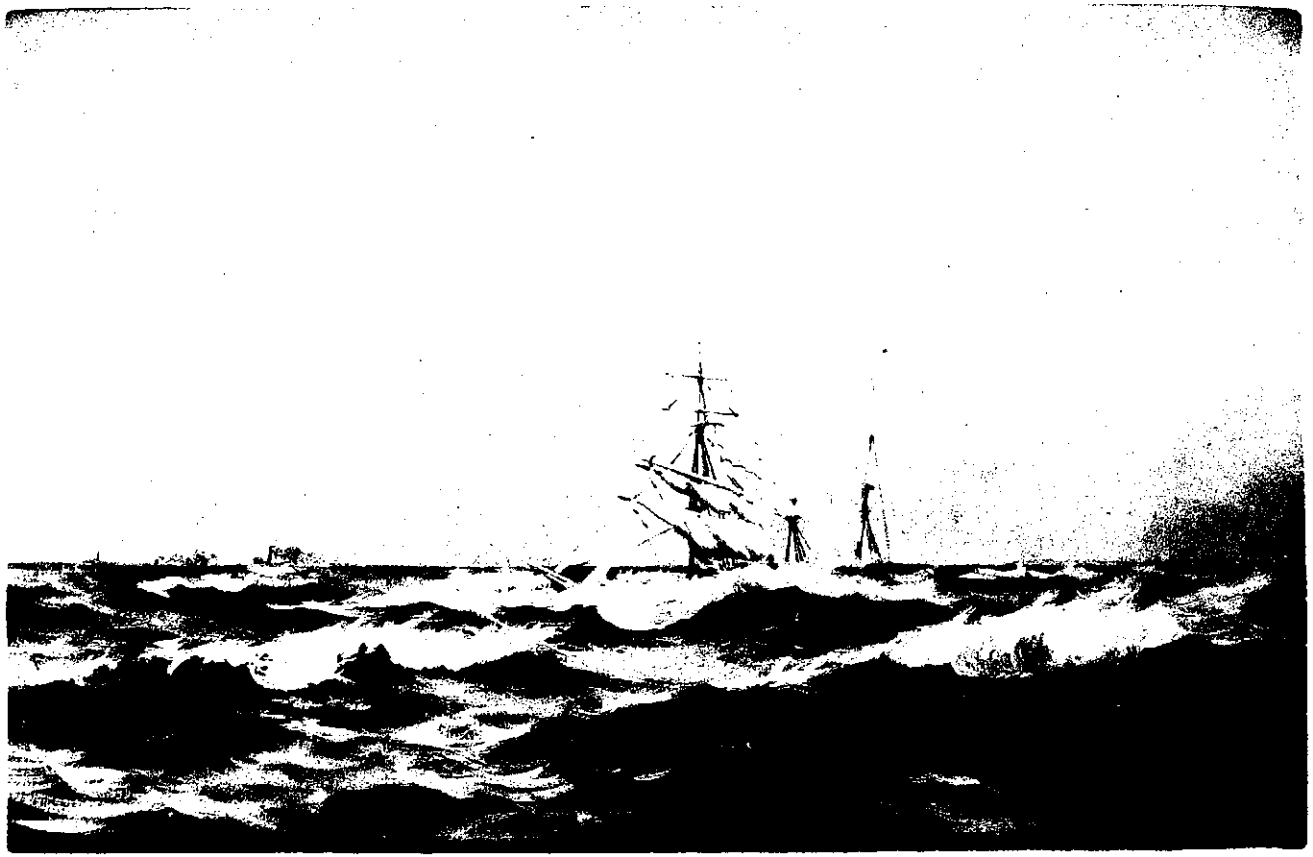
¡Vanos fueron cuantos heroicos esfuerzos intentaron aquellos bravos marinos para salir airosos de su abnegado empeño! ¡Los pequeños vapores, siempre cubiertos por el mar furioso, ora avanzaban hundiendo ó levantando sus proas sobre las crestas del oleaje, ora retrocedían envueltos entre sus pliegues ó impulsados por el vendaval, que era irresistible!

¡Varias veces, al caer la popa desde lo alto de una ola

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España



La «GEORGINA» naufragada en el Banco Inglés

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

gigantesca, tocaron sus calcañares el fondo, haciendo conmover todo el casco y estremecer á sus intrépidos tripulantes!

Así pasaron aquella interminable noche hasta que apareció la aurora del nuevo día, ceñuda y amenazante.

El huracán seguía en su apogeo; viejos marinos, encanecidos en el peligro, aseguraban no haber visto otro igual. ¡Obscuro estaba el firmamento y cubierto por densos y cargados nubarrones que, al chocarse, despedían en horrible confusión truenos, centellas y nutridos chubascos que se mezclaban con el bramido del viento y el rugir de las olas!

¡La triste claridad de aquel día sólo sirvió para hacer sufrir nueva decepción á los salvadores y llenar de congoja y desaliento el corazón de los náufragos!

¡Nada, absolutamente nada podían hacer por ellos!...

¡Se veía á la tripulación de aquel desamparado buque, refugiada en la cofa del palo de trinquete y crucetas del de mesana, soportando las ráfagas, la lluvia y las reventazones del mar, que incesantemente recibían sus ateridos cuerpos!

Las gavias bajas, reventadas las escotas, flameaban hechas trizas; las demás velas, que seguramente antes de la catástrofe habían estado aferradas con sus tomadores, sueltas y en girones, ¡eran también juguete de la feroz borrasca!

. . . . . .

. . . . . .

Considerando completamente estériles cuantos esfuerzos se hicieran, y muy peligrosa la permanencia de los re-

© Biblioteca Nacional de España

molcadores en aquel sitio, resolvieron sus patrones regresar á este puerto en busca de combustible, que empezaba á faltarles, para volver á emprender de nuevo la titánica lucha contra los elementos desencadenados.

¡El bramido de la tempestad llevó con sus fúnebres acentos el adiós de despedida á aquellos infelices marineros que quedaban abandonados á su propio destino, ya que no había sido posible hasta entonces arrancarlos á la muerte!

¡Describir lo que me fué relatado del sufrimiento de aquellos hombres, al ver alejarse, quizá para siempre, á los que debían ser sus salvadores, no es cosa fácil!

¡El vértigo de la desesperación se apoderó de ellos al convencerse de la realidad de la partida! ¡Al ver la turbulenta estela de espuma que los vapores dejaban en su procelosa marcha, y cómo se perdían en lontananza las bocanadas de humo de sus chimeneas, así también, los desolados náufragos, sentían desvanecerse sus últimas esperanzas!

¡Cuántas horas de mortal angustia! ¡Qué tremenda expectativa!

Los mástiles de la barca, único sostén de aquellos desventurados, no teniendo punto de apoyo en su base, amenazaban desplomarse.

¡Sin alimentos, sin agua dulce con qué apagar la sed abrasadora que el agua salada enardecía, y palpando los horrores que aun iban á sufrir, veían pasar las horas lentas en una agonía interminable!

¡Sólo el recuerdo de la patria amada, del hogar querido, dulce consuelo en los trances crueles de la existen-

© Biblioteca Nacional de España

cia, daba vigor á sus espíritus, cuando veían venir la tétrica muerte en cada embate del enfurecido mar que los cubría!

Mientras tanto, los remolcadores habían llegado á Montevideo, siendo los tristes mensajeros de que, á veinticinco millas de este puerto, casi á la vista de su majestuoso cerro, de su poblada bahía, estaba una barca á pique, con sus tripulantes refugiados en los mástiles, esperando anhelantes un socorro que ¡ay! ¡no les podía llegar!

El huracán seguía con el mismo ímpetu.

Al esparcirse en la ciudad tan fatal noticia, la prensa y el pueblo entero clamaban porque se volviera al lugar de la catástrofe, costare lo que costare, en busca de los desamparados náufragos por cuya suerte se conmovían todos los corazones generosos.

Muchas naves de guerra y mercantes había ancladas en nuestro puerto, pero nadie, nadie se atrevió á asumir la tremenda responsabilidad de lanzarse en medio de aquel temporal deshecho á un estéril sacrificio de vidas.

El material de salvamento de que disponían, hubiera podido, seguramente, utilizarse en la rada interior; pero á tan gran distancia, para las pequeñas embarcaciones, cualquier esfuerzo hecho en aquel sentido les traería quizá consecuencias fatales.

Felices podían considerarse si lograban salir ilesos en esa pavorosa tempestad, á pesar de tener calados los masteleros, los fuegos encendidos, y todas las anclas fondeadas para no garrear.

El viento arreciaba á veces con rachas asustadoras.

© Biblioteca Nacional de España

Pero Borrazás, Preve, Ramasso, Maglione, Faccio, Bartolozzi, Franco y varios otros abnegados compañeros que presenciaron el lúgubre cuadro de aquellos infelices que habían dejado la víspera en tan angustiosa situación, no pudieron permanecer impasibles por más tiempo, y guiados por el sacro fuego del valor sublime que conduce al heroismo y hace ser inmortales, se lanzaron por segunda vez al mar, á las pocas horas de arribar al puerto, ¡sin haber tenido siquiera el dulce consuelo de bajar á tierra para ver á sus desoladas familias!

El *Emperor* y el *Plata*, provistos del combustible necesario, y más que todo del entusiasmo de sus tripulantes, salieron por segunda vez, el día 22, acompañados por los votos ardientes de un pueblo que esperaba de ellos el feliz resultado merecido en la más arriesgada de las empresas.

El día 23 arribaron de nuevo, sin haber conseguido coronar con el éxito su noble misión. La tempestad los ahogaba. ¡La abnegación y el ardiente anhelo tuvieron que abatirse ante la fuerza mayor que los venciera! ¡Otra esperanza frustrada, otra decepción para los náufragos y para los salvadores!

El que estas líneas escribe, llena el alma de zozobra por la suerte de sus fieles servidores, en las largas noches de su ausencia, imposibilitado de acompañarles por encontrarse enfermo desde hacia algún tiempo, al saber el regreso de la segunda expedición, dirigió una carta á Borrazás y á Preve, felicitándoles por su noble y valerosa conducta en tan aciaga circunstancia, al mismo tiempo que les encarecía hicieran una nueva y suprema tentativa

© Biblioteca Nacional de España

para arrancar al mar, si aun era posible, aquellas preciosas vidas, quizá pendientes de su pericia y heroismo.

La respuesta afirmativa no se hizo esperar, y á las cuatro de la mañana del dia 24 de Agosto de 1889, siguiendo todavia la borrasca en todo su furor, se hicieron á la mar por tercera vez, el *Emperor* y el *Plata*, con rumbo al sitio de la catástrofe.

En cuatro horas de agitado viaje llegaron á su destino, pero, ¡oh fatalidad! ¡sólo el vacío, lúgubre, aterrador, y las espumosas rompientes hirviendo en aquel dilatado espacio, fué lo que vieron sus anhelantes ojos! ¡La barca había desaparecido, y con ella acaso los desgraciados tripulantes que en los estertores de su larga agonía se sostuvieran luchando hasta perder su último aliento!

El más amargo desencanto se apoderó de aquellos generosos marinos al ver desvanecidas las gratas ilusiones que se habían forjado. Al protestar contra el aborrecido mar, por su nefanda obra, ¡lo imprecaron con toda la ira de la execración más grande!

Es débil mi pluma para trazar en estas carillas lo que me fué relatado por los actores, en aquel momento de inolvidable recuerdo. Sus trémulos labios vertían toda la hiel que se encerraba en su alma. Núñez de Arce, el inmortal cantor de la «Pesca», podría dar, con su inspiración sublime, el verdadero colorido que merece tan heroica odisea.

. . . . . .

Sin embargo, Preve, Borrazás y Ramasso, conservando todavía una chispa de esa esperanza que nunca abandona al hombre, no se dieron por vencidos; sube de vigía un

© Biblioteca Nacional de España

compañero al débil y sacudido palo del *Emperor*, para ver si distingue algo en el turbio horizonte, mientras los vapores recorren el límite del Banco, á fin de cerciorarse si era realidad tan horroroso desastre.

De repente, ¡un grito de júbilo inmenso, más grande que el bramar de la tormenta, lanzó el valiente atalaya! El buque existía, pero su destrozado casco, hundido, sin gobierno, juguete del huracán en aquel lóbrego cementerio, había sido arrastrado más al Sur de donde encallara la primera vez.

El generoso entusiasmo del vigía no fué originado solamente por haber visto la perdida nave, sino porque distinguió algunos náufragos que, desde el bauprés hacian señales con girones de banderas, anunciando que aún estaban allí, ¡que aún vivían y que esperaban con ansia á sus providenciales salvadores!...

¡La alegría y la emoción de éstos fué indescriptible! ¡Nunca sus corazones, según la expresión de Borrazás, latieron con más violencia! Los minutos les parecían eternos para acercarse á los que iban á salvar y que tan esforzadamente habían disputado la vida á la tempestad desencadenada.

El viento, de Sur que era, había rolado al Sudoeste; el mar seguía agitadísimo; las inmensas nubes de un gris obscuro, impelidas por el Pampero, corrían una tras otra en ciega confusión hacia el Nordeste, permitiendo á intervalos que el sol alumbrara con sus rayos bienhechores aquella lucha entre el poder del hombre y el furor de los elementos.

El *Emperor*, que parecía sentirse dominado por el fuego

© Biblioteca Nacional de España

que animaba á sus tripulantes, tuvo que detener de súbito su cautelosa marcha; varias veces su quilla rozó con el arenoso fondo al cabecear entre las rompientes, al caer desde lo alto de una de aquellas montañas de agua que se quebraban contra su casco.

Borrazás, con toda la desesperación de su alma, se convenció de que seguir adelante era imposible; vió palpablemente con el escandallo, que obstinarse en su abnegado empeño era perder el vapor y la vida; entonces, nervioso y demudado, hace girar con sus crispadas manos la rueda del timón, hasta dejar por la popa, por tercera vez, ¡aquella malhadada nave cuya suerte le había hecho sentir tantas y tan distintas emociones!

Él y sus compañeros, aquellos nobles corazones que jamás le abandonaron en el peligro, salieron de tan aborrecido paraje maldiciendo la fatal estrella que les perseguía, y fueron á fondear al abrigo de un alto, á corta distancia, en mayor profundidad, á fin de que, si al *Plata* le sucediera algún contratiempo, estuviesen prontos para auxiliarle.

¡La inacción para esos marinos, en tan solemnes momentos, era terrible!

El *Plata*, de menor calado, seguía adelante, con todas las precauciones que requería la magnitud de la empresa que iba á llevar á cabo. Preve, usando de la sonda, apreciaba la profundidad con el objeto de aproximarse lo más posible al buque perdido.

Ya estaban como á ciento cincuenta metros de distancia; ya distinguían á sus pobres tripulantes en actitud de dolorosa expectativa; ya, en fin, llegaron á sesenta

© Biblioteca Nacional de España

metros más ó menos de la barca, donde dieron fondo en catorce pies, porque empezaba á notarse la bajante.

Como en medio de las desiertas llanuras de la Pampa troncha el ciclón el solitario y corpulento ombú, y al abatirlo destroza y dispersa sus ramas seculares, así aquel gallardo buque, envuelto por el huracán, sepultado y deshecho, ¡presentaba un aspecto imponente y aterrador! Veíase su arboladura en completo desorden; el palo mayor, caído, había arrastrado en su derrumbe los masteleros del palo de trinquete y mesana, que con todos sus aparejos, como vergas, cabos y velamen, sobresalían esparcidos en confusos montones sobre la borda y sobre la anegada cubierta.

No es exageración de creadora fantasía lo que hace correr mi pluma para impresionar con este relato, no; es la realidad desnuda que escuché de los propios labios de los que tanto padecieron en aquel desastre.

En los primeros momentos del siniestro, cinco hombres se refugiaron en las crucetas del árbol de mesana, ¡donde permanecieron sesenta y dos horas! El resto de la tripulación, compuesto de nueve personas, inclusos el capitán y el piloto, se guareció en la cofa del palo trinquete, teniendo que abandonarla precipitadamente al desplomarse los masteleros, para no perecer aplastados por ellos.

A duras penas consiguieron deslizarse por el estáy hasta llegar al bauprés que, felizmente, estaba bastante suspendido á causa de que, habiéndose estrellado el buque contra un acantilado, quedó á flor de agua su proa.

¡A las cuarenta horas de ocurrido el naufragio, se pro-

© Biblioteca Nacional de España

dujo el pavoroso desplome! Soportaron, pues, durante ¡veintidós horas! el granizo de las cargadas nubes y los asaltos del furioso mar, ¡asidos tenazmente de aquel agudo tronco de hierro, en una posición violentísima!

¡No es posible que la ardorosa mente forje en sus insomnios de horrores un cuadro de tintes más sombríos!

¡Aún está allí, mudo testigo de esa epopeya, aquel desdichado buque, enterrado en el temible Banco, mostrando sobre la superficie de aquel anegado desierto, sus dos árboles desnudos, que se destacan como centinelas avanzadas, indicando al extraviado navegante la proximidad del peligro para que se aleje de sus funestas atracciones!

. . . . . .

Eran las diez de la mañana del día 24 de Agosto, cuando comenzó la gigantesca lucha.

Preve fondeó el vapor de manera que el bote de á bordo pudiese llegar á la barca gobernado por el remo de su tripulante, é impelido por el viento y la marea. A ese efecto, le amarró á la argolla interior de la proa un cabo de mano sólido, que filarían desde el *Plata*, á medida que los golpes de mar lo permitieran.

El mismo Preve, que dió la idea de esa maniobra, quiso lanzarse al socorro de los náufragos con entusiasta empeño, y sólo desistió obligado por sus compañeros, que le hicieron comprender que, siendo el más práctico de aquellos lugares y el más competente para la dirección de los trabajos que habían de efectuarse, su permanencia á bordo era indispensable.

Se embarcó entonces sin titubear el valeroso Franco;

© Biblioteca Nacional de España

á fin de evitar que algún accidente malograra la generosa empresa, se ató él mismo de la cintura con un largo vaivén sujeto al remolcador, para ser salvado en el caso fatal de que zozobrara la lanchita.

El primer viaje se hizo con una ansiedad indescriptible; ¡todas las miradas fijas, anhelantes; todos los corazones palpitando á impulso de un mismo sentimiento, acompañaban á la cáscara de nuez salvadora, que tan pronto parecía que se elevaba hasta las nubes, como que se hundía desapareciendo en el abismo!...

¡Al fin cesó por un momento la cruel incertidumbre con la llegada del valiente Franco junto al palo de mesana, debajo de aquellas bendecidas crucetas que habían sostenido durante tantas horas á cuatro náufragos! náufragos que, después de sufrir todas las penas imaginables, vieron con la mayor amargura, morir, la víspera de ser salvados, á uno de sus queridos compañeros de desgracia, el más joven de todos los tripulantes: ¡el grumete de á bordo! ¡Falto de fuerzas, debilitado por tantas privaciones, cayó exánime sobre la hundida cubierta, sin que sus leales camaradas pudieran prestarle socorro alguno!

Franco nos relató, conmovido, que los latidos de su corazón, en aquellos supremos instantes, eran más fuertes que las violentas sacudidas de su frágil bote en su incesante balanceo; ¡no encontraba palabras bastante elocuentes para describirnos el cuadro que pretendía pintarnos!...

. . . . . .

La presencia del anhelado esquife animó en aquellos marinos la única fibra sensible de su abatido espíritu: la del instinto de conservación. ¡Despertaron del estupor en que yacían, para palpar la grata realidad!

© Biblioteca Nacional de España

Pero las fuerzas les faltaban para descender de la encapilladura de las jarcias. Entonces, Franco, sin vacilar un momento, amarró el bote á un obenque y lanzóse rápido al socorro de sus compañeros de profesión. Animando á unos, sosteniendo á otros, ayudó á bajar, arrastrándolos por los flechastes, á aquellos cuatro náufragos que, desfallecidos y tiritando de frío, tenían impresas en todo su cuerpo las señales indelebles de su largo martirio.

Con mucho tino y paciencia pudo Franco colocarlos en la pequeña embarcación. Ya en ella los salvados, quisieron manifestar su profunda gratitud al abnegado salvador, pero la voz comprimida en la garganta no les permitió articular palabras que expresaran todo cuanto sentían; sus mustios ojos inmóviles tenían las pupilas apagadas; sus rostros extenuados y macilentos revelaban las terribles emociones por que habían pasado; los crueles padecimientos, la duda, el continuo sobresalto, el delirio intermitente, la sed, el hambre, la fiebre, y por fin, la horrible muerte que se les aparecía en cada embate del mar bravío, ¡eran sobrados motivos para dejarles en tan lamentable estado!

¡Sesenta y dos horas, que representaban una eternidad de sufrimientos en la existencia de aquellos infelices, fueron las que pasaron á la intemperie, sin más techo que el pavoroso cielo, sin más piso que el enfurecido mar, sostenidos en tambaleantes mástiles, sin un chinchorro siquiera para tratar de salvarse!

¡Sesenta y dos horas sin agua para beber, sin alimentos con qué nutrirse, sin una seca lona donde abrigarse,

© Biblioteca Nacional de España

sin un momento de reposo, siempre empapados, constantemente sufriendo, sin distinguir en aquellas desiertas latitudes una vela salvadora; su situación no podía ser más horrible!

Franco, no queriendo exponer la preciosa carga de su liviano esquife aumentándola con más náufragos, avisó á los del bauprés, por medio de ademanes, que tuvieran calma y confianza, que en seguida volvería á buscarlos, y haciendo entonces la señal convenida, fué halado sin contratiempos, pero con grandes precauciones, hasta el *Plata*.

Al ser subidos á bordo, la escena más conmovedora se produjo: salvadores y salvados se estrechaban en fraternal abrazo con toda la efusión de la más entusiasta y espontánea alegría; y mientras unos se disputaban la satisfacción de ser solícitos con los nuevos huéspedes, otros se apresuraron á mandar cuanto antes el bote para buscar á los que aun quedaban en peligro.

Franco, halagado por el primer triunfo, no quiso entregar á ningún compañero su puesto de combate, y se lanzó entusiasta á la segunda expedición, con las mismas precauciones que en la primera.

Este viaje fué mucho más difícil y arriesgado que el anterior, pues la ligera embarcación tenía que ir junto al buque, de popa á proa, obstruído por el palo, vergas y aparejos que cayeron del costado de estribor y que impedían el trayecto.

Por la parte de barlovento, la resaca era insuperable: sin embargo, aquel hombre, de entrañas de titán y corazón de gigante, venció con su pericia y energía todas las

© Biblioteca Nacional de España

dificultades, llegando de una á otra mesa de guarnición hasta la serviola de sotavento y de allí al anhelado bauprés.

¡Otra escena digna del pincel de De Martino! Los náufragos estaban en tan lamentable estado, que causaba verdadera pena ver su afligente situación; unos en cuclillas, aguantados al estáy; otros asidos del cordamen suelto y del sujeto á las amuras; algunos á caballo en el botalón; ¡todos entumecidos, aniquilados y casi inconscientes!

Franco colocó la lanchita de manera que el descenso fuera lo más fácil posible, debajo del mismo bauprés, y les exhortaba á embarcarse con palabras cariñosas, que los náufragos, muy conmovidos, agradecían con elocuentes demostraciones, con frases entrecortadas de sincero agradecimiento.

Un hombre de tez bronceada y fisonomía simpática, que se dió á conocer como el jefe de aquel buque, le rogó hiciera bajar á las personas que él le designaba y que por su estado de quebranto físico reclamaban preferente atención. Así lo hizo Franco, y él mismo los recibía entre sus brazos colocándolos de modo que no sufrieran muchas molestias en el viaje de regreso.

Cuando hubo embarcado cinco de ellos, pues el bote en aquella borrasca no admitía número mayor, volvió á pedir á los que aun quedaban, que estuviesen tranquilos y confiados, que pronto estaría junto á ellos para salvarles.

El capitán le dió las gracias, expresándole que él no se embarcaría sino el último, después de ver en salvo á todos los que fueron sus subalternos.

© Biblioteca Nacional de España

Aquel marino revelaba, en los rasgos enérgicos de su gastado pero varonil semblante, la mayor entereza ante su inmenso infortunio.

Con un silencio imponente, solo interrumpido por el bramar del viento y de las olas, salió el valiente esquife halado, como en el viaje anterior, hasta el *Plata*, en donde fueron recibidos los náufragos, como sus compañeros, con demostraciones de la más expansiva confraternidad.

De allí siguió inmediatamente Franco á efectuar el tercero y último viaje hasta aquel buque tan perseguido por la mala suerte.

El viento había calmado algo, pero la mar de leva aumentaba considerablemente: aquella débil cáscara, saltando sobre la cresta de las rompientes y en un continuo balanceo, llegó á su destino con nuevas dificultades, pero con el mismo éxito obtenido en sus anteriores y felices tentativas. Los cuatro náufragos fueron también embarcados.

¡La gloriosa embarcación, tirada desde el vapor con el oportuno cabo fino, se puso en marcha triunfante, conduciendo el resto del inestimable tesoro que había robado á la saña de la tempestad!

Al capitán parecia que le arrancaran parte de su alma al separarse del sepultado buque; su entereza de ánimo decayó; su demacrado rostro se contrajo sensiblemente, sus ojos se humedecieron, y antes de inclinar la arrogante cabeza sobre el pecho, echó una mirada postrera á los fúnebres despojos de aquella nave, que encerraba quizá el porvenir de su familia, y agitando su convulsa mano en señal de eterna despedida, ¡se alejó de ella para siempre!

© Biblioteca Nacional de España

Llegados al costado del *Plata*, aquel que fué el último en bajar para salvarse, fué también el último en subir para juntarse con sus compañeros de infortunio. Ya á bordo, manifestó, dominado por la más profunda emoción, toda la gratitud de que estaban poseídos, tanto él como los que fueron sus fieles subalternos, por el comportamiento heroico de aquellos hombres de corazón tan noble, que con riesgo inminente de sus vidas, después de supremos esfuerzos y sacrificios, habían salvado á él y á los suyos de las garras de la muerte.

Aquel verdadero *lobo de mar* vertía lágrimas que la gratitud sin límites arrancaba á su alma, desbordándose de sus ojos.

¡Trece hombres fueron salvados en aquella memorable jornada!

Como sucesivamente se había hecho con los demás, á los últimos náufragos se les dió vestidos, alimento á los que podían tomarlo y café para calentar sus yertos y doloridos cuerpos.

Todos los tripulantes del *Plata* se multiplicaban para ser útiles á los valerosos marinos que habían tenido la fortuna de salvar, esmerándose en prodigarles las mayores atenciones y cuidados.

El buque perdido resultó ser la barca inglesa *Georgina*, que de New Port se dirigía al Rosario de Santa Fe con un cargamento de carbón.

Era su capitán el señor Henry Smith Walkins, y su segundo el señor I. Marclank.

Lo mismo que el de la *Aglaia*, su casco era de hierro y de moderna construcción. Los oficiales de la *Georgina*

© Biblioteca Nacional de España

atribuyen la pérdida de ésta á las mismas causas que ocasionaron la de la barca inglesa *Mabel:* la fuerte correntada y la desviación de la brújula.

. . . . . .

¡Eran las doce del día 24 de Agosto de 1889, cuando terminó la gigantesca lucha!

El viento seguía calmando; la bóveda celeste, ya despejada de las obscuras nubes que la habían entoldado durante tantas horas, formaba entonces el engarce del sol que iluminó radiante aquel gran triunfo del poder del hombre sobre la fuerza del huracán desencadenado.

Sólo quedaba el imponente mar de leva, vestigio que dejan siempre los temporales durante algunos días.

El *Plata*, con el bote salvador en los pescantes, las anclas suspendidas, apurados los fuegos y ya con la proa al anhelado puerto, listo, en fin, fué levantado por una de aquellas inmensas moles de mar, que al dejarle caer desde su elevada cima, hace chocar su codaste contra el duro fondo, se siente temblar todo el casco y ábrese una vía de agua que, al inundar la sentina, asume proporciones aterradoras.

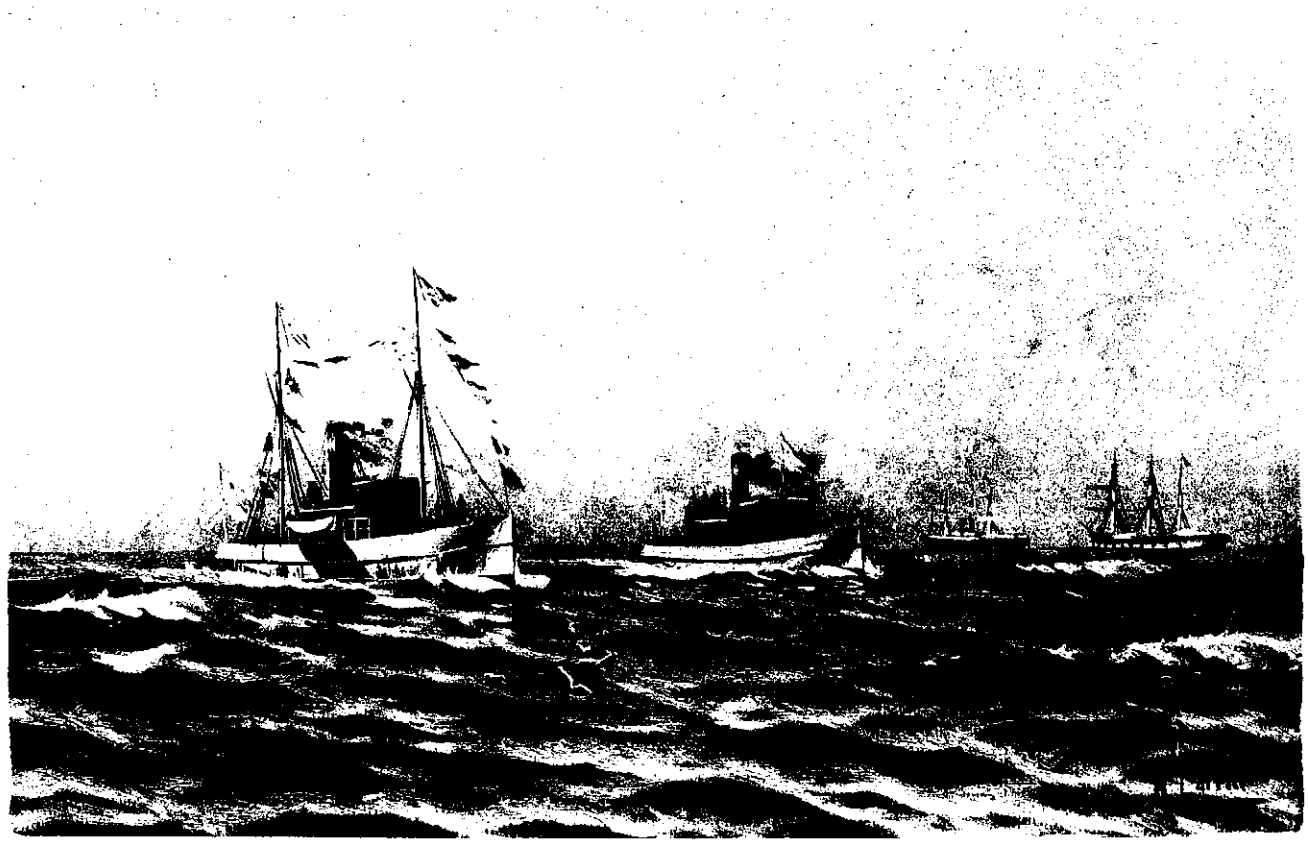
Preve y Ramasso, con su imperturbable serenidad, ayudados eficazmente por sus bravos compañeros, logran dominarla con el achique, que se hace más rápido funcionando la máquina, que á toda fuerza se dió adelante, hasta conseguir que llegara el *Plata* en tres horas, con el *Emperor*, á la entrada de este puerto, empavesados ambos, haciendo resonar sus silbatos atronadores, festejando la más gloriosa de sus victorias y una de las más grandes que se registran en los anales de los siniestros marítimos.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

arribaron la pérdida [illegible] a las mismas causas que [illegible] la [illegible] *Medb*: la fuerte corriente y la [illegible] [illegible].

[illegible] ¡Unas las doce del [illegible] [illegible] [illegible]



El «EMPEROR» y el «PLATA» con los náufragos de la «GEORGINA»

(COPIA DE UN CUADRO DE MANUEL LARRAVIDE)

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

¡El brillo inextinguible de esa hazaña, derramó sus reflejos en la patria, y hasta allende el Atlántico anchuroso resonaron los entusiastas aplausos de este pueblo!

Según la expresión del doctor don Elías Regules, Decano de la Facultad de Medicina en esta ciudad, inserta en la dedicatoria de un álbum con que los señores profesores y estudiantes de esa Facultad obsequiaron á los armadores —

«El *Emperor* y el *Plata*, entrando á la bahía, desatan «olas, y en la popa, batida por el viento, flamea orgu- «llosa la bandera celeste y blanca, emblema venerado «por una raza altanera pero noble, y de la estela que «queda sobre el río, parece que brotaran los valerosos «versos de Gervasio Méndez...

«Sepan que no he ganado mis laureles
«Escondiendo la frente en la batalla.»

. . . . . .

Al conocerse en esta ciudad la grata noticia de que los vapores se acercaban embanderados, señal convenida para anunciar el buen éxito de la expedición, un pueblo inmenso acudió presuroso á los muelles de la Aduana á presenciar el feliz arribo, á recibir á los náufragos y á felicitar ardientemente á los salvadores, que fueron objeto de una manifestación tan elocuente como la que recibió James H. Gillis, el valeroso oficial norteamericano que salvó el día 1.º de Marzo de 1859 á tres marinos del pailebot argentino *Filomena*, que durante un recio temporal naufragó en la costa Sur de esta ciudad.

© Biblioteca Nacional de España

Desembarcados los náufragos de la *Georgina*, á las tres y media de la tarde del día 24 de Agosto, entre el alborozo popular, el maltratado *Plata* tuvo que ser llevado inmediatamente al astillero para reparar sus graves desperfectos.

. . . . . .

. . . . . .

Además de la honrosa y sentida nota del capitán y piloto de la barca *Georgina,* en su nombre y en el de toda la tripulación agradecida; además de otras muchas manifestaciones de aprecio y simpatía de todo el pueblo y de la prensa de la República, fueron también agraciados los salvadores *con dos medallas de oro, una de plata* y una cantidad de dinero, con lo que Su Majestad la Reina de la Gran Bretaña y Emperatriz de las Indias quiso premiar el heroísmo de aquellos modestos marinos.

El solemne acto de la entrega de tan honrosas recompensas, tuvo lugar en la Legación Británica, el día 26 de Marzo de 1890, siendo distribuídas por el distinguido caballero don Ernesto Satow, Ministro Residente en la República Oriental del Uruguay.

Pueden, con legítimo orgullo, esos valientes hijos del trabajo, ostentar sobre su pecho esas gloriosas medallas, á las que se han hecho acreedores por su noble y generosa conducta, recompensas discernidas por la Soberana de un país que, siendo el coloso de los mares, rara vez concede tan altos honores.

© Biblioteca Nacional de España

Declaración ante la Comandancia General de Marina

Con esta fecha se presentaron el capitán y piloto de la barca inglesa *Georgina,* y declararon: que el día 23 de Julio próximo pasado salieron del puerto de New Port (Inglaterra), con 918 toneladas de carbón, con destino al Rosario de Santa Fe.

Que el día 21 del corriente, á las 6.30 p. m., navegando con bastante mal tiempo y sin práctico, y no creyendo que estuviera su buque tan al Sur, varó al Sur del Banco Inglés. En este momento, el capitán hizo echar al agua los tres botes de á bordo para salvar la tripulación, lo que fué imposible, por los fuertes golpes de mar que deshicieron completamente dichas embarcaciones contra el costado de la *Georgina.*

En tal estado, y como arreciara el temporal, tuvieron que guarecerse en los mástiles del buque hasta la mañana del día de hoy, en que fueron salvados por los vapores *Emperor* y *Plata*, con excepción del marinero Enrique Mondoy, de 15 años de edad, que en el día de ayer, á las 4 1/2 p. m., al pretender pasar del palo mesana, á donde se encontraba el capitán, un golpe de mar le arrojó sobre cubierta, siendo imposible salvarle.

El capitán, conjuntamente con los demás tripulantes, manifiestan el agradecimiento sincero por el auxilio prestado por la tripulación de los vaporcitos *Emperor* y *Plata,* los que, con peligro de sus vidas, hicieron todos los esfuerzos imaginables para salvarlos, pues el fuerte oleaje

© Biblioteca Nacional de España

les hacía imposible atracar cerca de nuestro buque, y con un bote pequeño fueron conduciéndonos á bordo de sus vapores.

Tanto el capitán como el piloto declaran que el cargamento estaba asegurado.

Henry Smith Walkins,
Capitán.
Marclank,
Piloto.

Montevideo, Agosto 24 de 1889.

Nota del señor Comandante General de Marina

COMANDANCIA GENERAL DE MARINA — CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS.

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Pedro de León.

Tengo el honor de dar cuenta á V. E. de los siniestros marítimos ocurridos durante el último temporal, así como de las medidas tomadas por esta Comandancia.

En el Banco Inglés encalló el día 21 del corriente la barca inglesa *Georgina,* cargada de carbón, procedente de New Port y con destino al Rosario de Santa Fe.

En el momento de encallar, se encontraban en dicho

© Biblioteca Nacional de España

Banco los vapores *Uruguay* y *Emperor*, ocupados en el salvamento de la barca inglesa *Aglaia*, y debido al temporal que empezaba á arreciar entonces, no pudieron prestar ningún auxilio á los náufragos, á pesar de las tentativas que en ese sentido hicieron, regresando á este puerto con las lanchas cargadas de carbón salvado de la *Aglaia*. (1)

El mismo día 22, esta Comandancia mandó un oficial en el vapor *Emperor* para que, sin pérdida de tiempo, se dirigiera al Banco Inglés á tratar de salvar á los referidos náufragos, expedición esta que tampoco dió resultado, por haberse declarado con más violencia el temporal.

En este estado de cosas, se presentó el capitán de la fragata inglesa *James Cowan*, manifestando que tenía un bote salvavidas á bordo de su buque, y que él, con otros capitanes que se encontraban en tierra, se ofrecían á tripular dicho bote para salvar á los náufragos, siempre que un vapor les condujera lo más próximo posible al buque en peligro.

En vista de tan generoso como espontáneo ofrecimiento, el infrascrito, tratando de buscar todos los medios posibles para la realización de aquel propósito, reunió á los propietarios de los vapores del tráfico, señores Lussich, Escofet y C.ª, Muñoz, Semadén y C.ª, C. Pino, y Andre y C.ª, para darles de ello conocimiento y resolver lo más conveniente.

Después de cambiar ideas sobre el particular, y en pre-

(1) En este detalle hay error: las lanchas cargadas con el carbón salvado de la *Aglaia*, llegaron á Montevideo á la vela.

© Biblioteca Nacional de España

sencia del señor práctico mayor de esta Comandancia, convinieron todos en que era materialmente imposible ir en ese día 23 al Banco Inglés.

Visto este resultado, y en el ardiente deseo el infrascrito de no ahorrar medio alguno para conseguir lo más breve posible la salvación de los infelices que se encontraban en el terrible Banco, propuso á los señores lancheros, y fué por ellos aceptado, que tuvieran prontos sus vapores para que, á cualquier hora de la noche en que calmara un poco el tiempo, zarparan inmediatamente para el lugar del siniestro con el referido práctico mayor.

Así se efectuó en la mañana del día 24, en que zarparon los vapores *Emperor* y *Plata,* de la casa Lussich é hijos, logrando ese mismo día salvar á trece tripulantes de la barca inglesa *Georgina,* que se encontraban guarecidos en los mástiles del buque, teniendo que lamentarse la pérdida del marinero Enrique Mondoy, de 15 años de edad, motivada por haber pretendido pasar del palo mesana al mayor, en cuyo momento un golpe de mar le arrojó sobre la cubierta, siendo imposible salvarle.

Esta Comandancia, al dar cuenta á V. E. de lo acaecido con la *Georgina,* tiene la grata satisfacción de poder consignar que ha hecho por su parte todo lo que podía en este caso y en relación con los elementos de que disponía, y le es satisfactorio, también, manifestar el digno comportamiento de los señores Lussich é hijos, que en el caso ocurrente, como en los de igual naturaleza, son siempre los primeros en ofrecer á la autoridad marítima todos los elementos de que disponen.

El día 22, á las 10 horas y 15 de la noche, una bar-

© Biblioteca Nacional de España

quilla se fué contra el muelle del Lazareto de la Isla de Flores, siendo salvados sus tripulantes por la autoridad del establecimiento, en donde se ha dispuesto reparen las averías que haya sufrido la embarcación, para que pueda regresar á este puerto.

El día 24 embicó en la costa de Maldonado, en el paraje denominado Batería del Medio, la barca noruega *New Castle*. Sus tripulantes fueron salvados por la Capitanía del referido lugar y conducidos á este puerto por el vapor *Uruguay*.

Esta Comandancia concedió permiso á varios vapores del tráfico del puerto para el salvamento del buque, teniendo esperanza de salvar toda su carga, consistente en carbón. (1)

Por último, Excmo. señor, la Capitanía del Puerto de la Colonia me ha dirigido un telegrama comunicándome que el vapor *Sofía* se fué á pique en el puerto, salvando parte de la tripulación el vapor *Isabel*, ahogándose tres marineros y un pasajero.

El capitán, después de salvado, murió de frío.

---

(1) El *New Castle*, con todo su cargamento, fué salvado por el vapor *Emperor* el mismo día 26.

He aquí el telegrama recibido ese día:

Maldonado, Agosto 26 de 1889.

Emperor acaba de salvar barca encallada fondeándola en el puerto.

Mauricio Sagrista.

© Biblioteca Nacional de España

Lo expuesto es cuanto esta Comandancia tiene que comunicar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

B. Dupuy.

Montevideo, Agosto 26 de 1889.

Los héroes del mar (1)

Pueden estar satisfechos de sí mismos, y sentir el más noble de los orgullos, los armadores de los vaporcitos *Emperor* y *Plata,* el bravo marino Benito Borrazás y cuantos han tomado parte en el hecho heroico de salvar del furor de un mar embravecido, á los desgraciados tripulantes de la *Georgina;* si no les bastara ya la satisfacción que proporciona á los corazones generosos y honrados la conciencia del deber cumplido, ahí tienen á todo un pueblo que les aclama entusiasta, y una prensa que pide unánime para ellos toda clase de recompensas morales y materiales y les da el título de héroes de una gran batalla, cuyo objeto no era dar muerte á sus adversarios, sino salvar unas vidas que estaban seriamente amenazadas.

(1) Artículo editorial de *La España* del 27 de Agosto de 1889. Lo publico como merecido homenaje tributado á nuestros heroicos y abnegados servidores, únicos que merecen en ese glorioso episodio los justos y entusiastas elogios que toda la prensa les ha prodigado.

© Biblioteca Nacional de España

Y estas son, á nuestro entender, las batallas más meritorias, y estos son los héroes más dignos de ceñir la corona del triunfo y de que sus nombres queden escritos con letras de oro, no en el libro que guarda las glorias de un partido ó de una nación, sino en el gran libro de la humanidad agradecida.

Cuanto se diga en honor de estos héroes, nos parece pálido y que no está á la altura del gran sacrificio que hicieron en favor de hermanos que no conocían, y cuanto se haga nos parece poco para saldar la deuda que la sociedad ha contraído con ellos, para enaltecer su noble y abnegada conducta y contribuir á que esa conducta tenga en lo sucesivo imitadores.

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Digno compañero de sus armadores, es el joven pero veterano en la lucha con las olas y las tempestades, el español Benito Borrazás, patrón del *Emperor*, que en más de una ocasión ha demostrado su intrepidez y su serenidad ante el peligro, y sobre todo la noble resolución de sacrificarse siempre que necesario sea en bien de sus hermanos y en cumplimiento de sus deberes.

Si sus armadores honran el nombre oriental, Benito Borrazás no deja mal puesto, por cierto, el pabellón español, ni mucho menos el nombre de gallego, tan glorioso como el primero del mundo, por más que haya necios todavía que lo pronuncien como en tono de burla y menosprecio.

© Biblioteca Nacional de España

Tanto orientales como españoles, estamos, pues, interesados directamente en que sea conocido, tanto en Europa como en América, el acto heroico de los salvadores de la tripulación de la *Georgina*, y en que sepan, propios y extraños, que aquí se saben apreciar las grandes y nobles acciones, y ceñir con laureles sin sangre, que son los más preciados de todos los laureles, la frente de los héroes de la abnegación y el sacrificio.

En estos tiempos de egoísmo y de rebajamiento de carácter, es más necesario que nunca, alentar con el aprecio público los arranques generosos y los caracteres nobles y viriles; á las presentes generaciones, dominadas generalmente por la sed del oro y por la fiebre de los negocios, hay necesidad de recordarles que hay algo más apreciable que los bienes materiales, algo que vale más y honra más que todos los goces y todo el dinero del mundo. A los que todo lo sacrifican, honor, creencias, inteligencia y dignidad, á las conveniencias y al medro personal, conviene presentarles, de cuando en cuando, como noble ejemplo digno de ser imitado, la conducta de los pocos hombres que todo lo sacrifican al cumplimiento del deber, á la noble ambición de conquistarse el aprecio de propios y extraños, al heroico propósito de jugar su vida, siempre que necesario sea, para salvar la vida de un desgraciado.

Los que comprendemos la grandeza de alma de estos héroes, aunque no tengamos la fuerza y la virtud suficientes para imitarlos, les debemos, por lo menos, el homenaje de nuestro respeto y de nuestra admiración, y nos toca reconocer en ellos á gente de una raza su-

© Biblioteca Nacional de España

perior y de corazón mejor templado que el del vulgo de los hombres; y á pesar de nuestras ideas igualitarias y de nuestras convicciones democráticas, consideramos como una especie de aristocracia, la única aristocracia que tiene razón de ser y la única que debería existir sobre la tierra, la de los seres afortunados que se distinguen por el talento ó la virtud, por la abnegación, el valor y el sacrificio; y por valientes y abnegados, debemos incluir en el número de los elegidos, á los que expusieron sus vidas y sus fortunas para salvar á los infelices náufragos de la *Georgina*.

Salvamento de náufragos (1)

Las desgracias causadas por el último huracán, y los incidentes que durante él se desarrollaron, han dado ocasión para algunas iniciativas generosas.

Entre ellas se cuentan, en primera línea, los sufragios por las víctimas ignoradas, por los náufragos infelices que han pagado su contribución á la muerte.

En seguida, las que tienen por objeto premiar debida-

(1) Artículo editorial de *El Bien*, de Agosto 30 de 1889, con el noble objeto de premiar á los salvadores de los náufragos de la *Georgina*, y adherirse á la idea lanzada por los importantes órganos de publicidad *La Opinión Pública* y *El Telégrafo Marítimo*, de formar una Sociedad humanitaria de salvamento, que no se llevó á efecto. Reproduzco este artículo como un recuerdo de aquellos días de entusiasmo.

© Biblioteca Nacional de España

mente á los que, arriesgando sus intereses y su vida, le han arrancado su presa á los elementos, dando así alto ejemplo de humanidad.

Y para coronar estas iniciativas populares acogidas con simpatía por todos los hombres de corazón, se indica ahora una nueva idea.

Se trata de organizar una Sociedad de salvamento con carácter permanente y con elementos propios que subsanen todas las dificultades que hasta hoy se han presentado, llenando ese inmenso vacío que se nota en nuestra sociedad.

Esta idea, digna del mayor encomio, y á la que desde luego prestamos nuestra adhesión entusiasta, ha sido lanzada por nuestros colegas *La Opinión Pública* y *El Telégrafo Marítimo*.

El hecho de haber iniciado *El Bien* la suscripción popular para premiar la abnegación de los bravos marinos salvadores de náufragos, ha inducido á estos colegas á poner también bajo nuestra iniciativa ese pensamiento.

No declinamos el honor que con ello se nos hace, y sin perjuicio de deslindar convenientemente la gloria de la jornada que pertenece de lleno á los referidos colegas, nos preocupamos de hacer práctica la idea, lo mismo que la forma en que se debe premiar el arrojo de los salvadores de la tripulación de la *Georgina*.

La acogida prestada á estas iniciativas ha sido digna de nuestro pueblo, y bien podrían hermanarse ambas ideas y sentar como precedente de la futura Sociedad de salvamento, el premio que espontáneamente se conceda á los propietarios y tripulantes del *Emperor* y el *Plata*.

© Biblioteca Nacional de España

Porque en realidad, este es un estímulo honroso, una manifestación de todo un pueblo al heroísmo de unos cuantos; pero ese estímulo y esa manifestación sólo dejarán huellas hondas para el futuro, constituyendo una Sociedad cuyo primer paso se señale por este rasgo de gratitud.

Hay, indudablemente, y de ello debemos vanagloriarnos, antecedentes honrosísimos para una Sociedad de esa índole, pero por desgracia han sido hechos aislados, esfuerzos heroicos de particulares, que no se recuerdan como debieran.

Pongámonos, pues, á la altura de las naciones que han dado organización y elementos para el salvamento de náufragos y que ven así disminuir las víctimas que el mar causa con sus iras.

Pero no creemos que estas ideas se deban tratar así teóricamente por los periodistas, sino que, para que sean viables, se necesita el concurso de los propietarios de buques, de la gente de mar y de los hombres prácticos en la materia.

Por lo pronto se nos ocurre el nombre de los señores Lussich, á quienes de derecho correspondería la presidencia de esa Sociedad, porque se han hecho acreedores por su desinterés, no sólo á los obsequios populares que siempre honran á quienes se hacen merecedores á ellos, sino también á todas las distinciones á que su pericia les da derecho.

Se nos ocurren, al correr de la pluma, los nombres de Escofet, Real de Azúa, Pino, Christophersen, etc., como miembros obligados de toda Comisión llamada á dar forma á la idea de los colegas.

© Biblioteca Nacional de España

Es necesario, además, mientras la suscripción popular va tomando incremento, estudiar la cuestión bajo todos sus aspectos.

La prensa puede tomar la iniciativa y lanzar la idea; debe darle estímulo y ponerla en condiciones de que la hagan práctica los hombres del oficio, sin perjuicio de ser algunos periodistas miembros de la Comisión y prestar todo el concurso que de ellos se solicite.

Como en estos casos la unidad de acción da más importancia á las resoluciones que se adopten, hemos resuelto convocar á nuestros colegas á una reunión en la que se tratarán:

1.° La forma en que se debe premiar á los salvadores de los náufragos de la *Georgina*.

2.° La fundación de una Sociedad de salvamentos.

La reunión se celebrará hoy 30 de Agosto, á las 4 p. m., en la Dirección de *El Bien*, Cerrito 166.

Juan Zorrilla de San Martin—
Hipólito Gallinal (hijo)—*Héctor Pareja*—*Eugenio Z. O'Neill.*

ACTA

En Montevideo á 30 de Agosto de 1889, reunidos en la Dirección de *El Bien* los señores representantes por *La Opinión Pública*, *La Razón*, *El Bien*, *The River Plate Times* y *El Ferrocarril*, haciendo acto de presen-

© Biblioteca Nacional de España

cia, por nota, *El Siglo, La Nación* y *La Época,* la Comisión iniciadora de la suscripción popular para premiar á los tripulantes del *Emperor* y el *Plata,* compuesta de los señores Juan Zorrilla de San Martín, Eugenio Z. O'Neill, Hipólito Gallinal (hijo) y Héctor Pareja, sometió á la consideración de los presentes el pensamiento de fundar una Sociedad de salvamento, la misma que iniciaría sus trabajos distribuyendo en acto público los fondos recolectados por la prensa con el fin indicado.

Después de cambiar opiniones, se aprobó por unanimidad la idea, nombrándose á los siguientes señores para que, asociados á los miembros de la Comisión invitante, constituyan la Comisión organizadora de la Sociedad de salvamento.

Señores: Manuel Lessa, Antonio D. Lussich, Juan Munyo, Gonzalo Ramírez, Pedro Piñeirúa, Bernardino Ayala, Juan D. Jackson, Eduardo Mac-Eachen, Bernardo Dupuy, Eduardo Casey, Juan Buela, Manuel Sosa, H. C. Ayre, Federico Cibils, Daniel Muñoz, Alberto Palomeque, Guillermo Meickle, Juan Carlos Blanco, Juan M. Escofet, Mauricio Llamas, Alberto Richling, Melville Hore, y Julio Andre.

Se resolvió, también, que la prensa cooperara en un todo á la realización de la humanitaria institución en proyecto.

Juan Zorrilla de San Martín — Hipólito Gallinal (hijo) — *Eugenio Zoa O'Neill — Héctor Pareja — Alberto Palomeque,* por «La Opinión Pública» — *Daniel Muñoz,* por «La Razón»

© Biblioteca Nacional de España

— *Martín C. Martínez* — *Eduardo Acevedo*, por «El Siglo» — *Ángel Brian*, por «La Nación» — *Ventura P. Gonzzo*, por «La Época» — *H. Gallinal* (hijo), por «El Bien» — *H. B. Grewood*, por «El River Plate Times» y «El Ferrocarril» — *Juan Buela*, por «El Telégrafo Marítimo» — *Odicini y Sagra*, por «L'Italia» — *José Mellado*, por «El Imparcial» — *Juan C. Nosiglia*, por «El Combate» — *Alfredo Beer*, por «El Operaio Italiano» — *Juan Fleches*, por «La España» — *Carlnini Freda*, por «El Garibaldi» — *Juan Debali*, por «El Centinela» — *José A. Lapido*, por «La Tribuna Popular».

NOTA

LEGACIÓN BRITÁNICA.

Montevideo, 26 de Noviembre de 1889.

(Traducción). — Tengo el gran placer de comunicar á ustedes, que el Gobierno de Su Majestad Británica, al recibir mi parte oficial de la heroica acción llevada á cabo por los patrones y tripulantes de los remolcadores *Plata* y *Emperor* en el salvamento de los náufragos de la barca inglesa *Georgina*, en Agosto pasado, ha acordado premiar con una medalla de oro de salvamento por humanidad al patrón del remolcador *Plata*, que fué el que salvó á los náufragos.

© Biblioteca Nacional de España

Con una medalla de oro, en premio al valor, y cinco libras esterlinas, á Cristóbal de Franco, uno de los tripulantes del *Plata*, quien con gran riesgo de su vida transportaba los náufragos en un bote pequeño.

Con la suma de dos libras esterlinas á cada uno de los demás tripulantes del *Plata*.

Con una medalla de plata, por humanidad, al patrón del remolcador *Emperor*, que también contribuyó al salvamento de la tripulación de la *Georgina*. Además, la suma de una libra esterlina á cada uno de los tripulantes del *Emperor*.

Tendré el placer de remitir á ustedes, junto con las medallas, el dinero, una vez que el Gobierno de Su Majestad Británica haya sido informado de los nombres y apellidos de los patrones y tripulantes de los dos remolcadores.

Me es grato expresarles, en nombre del principal Secretario de Su Majestad, los más expresivos agradecimientos por la humanitaria conducta de ustedes al acudir con los dos vapores nombrados en auxilio de los náufragos.

Tengo el honor de declararme su obediente servidor.

ERNEST SATOW.

Señores Felipe Lussich é hijos.—Montevideo.

© Biblioteca Nacional de España

Los premios á los salvadores de la «Georgina» (1)

Tuvo lugar ayer, en la Legación de Inglaterra, la distribución de los premios que el Gobierno de Su Majestad Británica ha concedido á los patrones y tripulantes de los vapores *Emperor* y *Plata* por su valerosa conducta en el salvamento de la barca *Georgina*.

A la hora indicada se encontraban reunidos en la Legación casi todos los agraciados por el Gobierno inglés, y con ellos el señor Antonio D. Lussich, á quien acompañaba el doctor don Alfredo Castellanos, invitado para presenciar la ceremonia.

El señor Ministro inglés, caballero Ernesto Satow, acompañado del cónsul interino, don Adolfo Bedouret, y del *attaché* de la Legación, señor Wilson, hizo primeramente la distribución de las medallas, dos de oro, una para Antonio Faccio, patrón del *Plata,* la otra para Cristóbal de Franco, marino del mismo. Una medalla de plata para Benito Borrazás, patrón del *Emperor*, acompañando la entrega con muy sentidas frases pronunciadas en un castellano bastante correcto.

Después de las medallas vino la distribución de la cantidad que en libras esterlinas ha destinado el Gobierno inglés para los tripulantes del *Emperor* y *Plata,* que también fué hecha separadamente á cada uno de los agra-

(1) Articulo de *La Razón*, del día 27 de Marzo de 1890.

© Biblioteca Nacional de España

ciados, naturalmente conmovidos por la solemnidad de la ceremonia y por las sentidas palabras del señor Ministro Británico.

Terminada la distribución, pidió la palabra el señor Lussich para agradecer, en nombre de sus empleados, la honrosa distinción con que han sido favorecidos por el Gobierno de Su Majestad Británica.

El doctor Castellanos agregó algunas palabras de justo elogio y de merecida felicitación á los agraciados, haciendo presente, que los premios concedidos tenían doble importancia por tratarse del Almirantazgo inglés, que era el más autorizado para discernir recompensas á la abnegación y al valor.

El señor Ministro inglés, visiblemente conmovido, estrechó la mano al doctor Castellanos agradeciéndole cordialmente sus palabras.

Así terminó la ceremonia, tan sencilla en la forma como tocante y conmovedora en su fondo.

A las 4 1/2 de la tarde, una Comisión de la Facultad de Medicina pasó al escritorio de los señores Lussich, donde les presentaron un álbum, que con ocasión del salvamento de la *Georgina* fué adquirido por los médicos y estudiantes de esa Facultad.

El álbum es un hermoso libro con aplicaciones de plata en la tapa, y una tarjeta del mismo metal en el centro, en la que está gravada la dedicatoria.

En la primera página se ve una ilustración alegórica, en que está representada la Medicina, y en un medallón se ve un buque azotado por el temporal, en cuyo auxilio va un pequeño vapor desafiando el furor de las olas.

© Biblioteca Nacional de España

En esa misma página se lee lo siguiente:

LOS PROFESORES Y ESTUDIANTES DE LA FACULTAD DE MEDICINA

Á LOS SEÑORES LUSSICH HERMANOS

Justo homenaje á su conducta generosa en la empresa temeraria de salvar los náufragos de la barca inglesa *Georgina*

Agosto 24 de 1889.—Montevideo.

En la segunda página se lee el siguiente pensamiento, dictado por el señor doctor Elías Regules, y escrito con hermosos caracteres por el hábil calígrafo señor Rachetti:

«El *Emperor* y el *Plata*, entrando á la bahía, desatan olas, y en la popa, batida por el viento, flamea orgullosa la bandera celeste y blanca, emblema venerado por una raza altanera pero noble, y de la estela que queda sobre el río, parece que brotaran los valerosos versos de Gervasio Méndez...

«Sepan que no he ganado mis laureles
«Escondiendo la frente en la batalla.»

(Siguen las firmas).

© Biblioteca Nacional de España

ACTA

En Montevideo á los nueve días del mes de Mayo de 1890, los abajo firmados, reunidos en el escritorio de los señores Felipe Lussich é hijos, para proceder á la distribución de las cantidades de dinero recolectadas en suscripción pública por el diario *El Bien*, la Sociedad «Centro Vascongado» y el señor don Santiago Lawrie, entre los tripulantes de los vaporcitos *Emperor* y *Plata*, que hicieron el salvamento de la oficialidad y tripulación de la barca inglesa *Georgina*, naufragada el 21 de Agosto de 1889 en el Banco Inglés, se resolvió hacer esa distribución aceptando la forma indicada por el señor Juan Zino, comandante del vapor italiano *América*, que es la que se adopta en Italia en casos análogos al presente.

En esa virtud, se resolvió distribuir la mitad de los 1,195 pesos 87 centésimos recolectados, entre los patrones, maquinistas y prácticos, señores Benito Borrazás, Antonio Faccio, Nicolás Ramasso, Julio Preve, Cristóbal de Franco, Miguel Maglione, Eduardo Bartolozzi y Juan Palmer, correspondiendo á cada uno de ellos la cantidad de 85 pesos con 40 centésimos.

La otra mitad se acordó que fuese repartida entre los catorce marineros y fogoneros de los mismos arriesgados vaporcitos, tocando á cada uno la suma de 37 pesos con 34 centésimos.

En prueba de lo consignado en esta acta, en la que no debe omitirse el agradecimiento á que son acreedores el diario *El Bien*, el «Centro Vascongado» y el señor Santiago

© Biblioteca Nacional de España

Lawrie, por la hermosa iniciativa tomada para premiar la actitud noble y valiente de los marineros arrojados que no vacilaron en exponer sus vidas para salvar las de sus semejantes, firman con los presentes los agraciados con el premio popular, los miembros de la casa Felipe Lussich é hijos y todos los que concurrieron á este acto.

Felipe Lussich é hijos — Hipólito Gallinal (hijo) — *Luis F. Fuentes — P. F. Echenique — C. Boisson — Julio A. Márquez — Luis H. Cabezudo — Francisco F. Piñeyro — Adolfo Ortega — S. Álvarez Cortés,* por «El Día» — *Antonio Navarro — Manuel López — Adolfo J. Reyes — Aureliano Otérmin* — Agraciados: *Benito Borrazás — Julio Preve — Nicolás Ramasso — Antonio Faccio — Eduardo Bartolozzi — Cristóbal de Franco — Miguel Maglione — Marco Kerich — Antonio Sellem — Claudio Acordagoytia — José Pieparich — Vicente Rocich — Carlos Charlet — Saverio Fenera — Manuel Viñas — Ángel Cabaza — Juan Palmer — Miguel Colombino — José Méndez — Juan Secco — Antonio Tagliamonte — Bruno Saverio.*

© Biblioteca Nacional de España

Premio al valor (1)

El sábado por la noche tuvo lugar en la casa comercial de los señores F. Lussich é hijos, una simpática reunión con el objeto de distribuir los fondos que produjo la suscripción iniciada por nuestro estimado colega *La Razón*, para premiar á los valerosos marinos que salvaron de una muerte segura á los náufragos de la barca inglesa *Georgina*.

A tan interesante fiesta asistieron: el distinguido comandante del crucero español *Infanta Isabel*, señor Ramón Auñón; los señores Daniel Muñoz, director de *La Razón;* doctor Luis Gil, de *El País;* Ventura Gotuzzo, de *La Época;* Juan Buela, de *El Telégrafo Marítimo;* Navarro, de *L'Italia;* Luis H. Cabezudo, J. Reysig, comandante Gomensoro, Manuel Rubio y varias otras estimables personas.

Se abrió el acto con breves palabras del señor Lussich, encomiando la conducta de aquellos bravos marinos que allí se premiaba, dando á conocer el nombre de los favorecidos.

A petición de las personas allí reunidas, el señor comandante Auñón tomó la palabra, y con esa lucidez y elocuencia que le es peculiar, improvisó algunas frases, tiernas por el sentimiento que encerraban y brillantes por la hermosa forma oratoria.

Dijo que una desgracia reciente de familia le alejaba

(1) Artículo de *L'Italia*, del 27 de Agosto de 1890.

© Biblioteca Nacional de España

de toda reunión pública, pero que con todo, había encontrado en su dolor alientos para concurrir á aquel acto, impulsado tal vez por el mismo estado de su espíritu, que le inclinaba á mirar con más respeto y más gratitud á los que habían sabido con su heroismo ahorrar lágrimas á los hogares de los salvados.

Trazó en elocuentes párrafos la vida azarosa del hombre de mar, y concluyó diciendo que, tanto como había honrado su mano estrechando la de monarcas y altos dignatarios, la honraba en aquellos momentos apretando las de los bravos tripulantes de los señores Lussich, á los que también dedicó palabras de gratitud y de aliento. Y uniendo la palabra á la acción, estrechó la mano á Benito Borrazás, á Julio Preve, á Antonio Faccio y á otros de los marinos presentes.

El acto fué muy conmovedor. Todos los concurrentes presenciaban con emoción profunda aquella demostración de confraternidad del distinguido marino oficial con los modestos hijos del trabajo, ennoblecidos por el arrojo y el sacrificio.

Después se bebió una copa de champagne á la salud de los salvadores, y Benito Borrazás, con palabra entrecortada, agradeció lo que en favor de él y de sus compañeros se hacía y se decía, agregando que lo que ellos habían hecho era estimulado por sus generosos patrones.

El reparto de los 1,560 pesos con 70 centésimos, se hizo en esta forma; á los:

8 jefes, prácticos y maquinistas. $ 97.58 cada uno
14 marinos y fogoneros . . . » 55.72 » »

© Biblioteca Nacional de España

Después de la entrega del dinero, mientras en la sala principal se seguían las gratas expansiones, nuestro distinguido Gerente, el señor José Navarro, á ruego del señor Lussich, dirigió la palabra en puro idioma italiano á los heroicos marinos, cuya mayor parte eran nuestros compatriotas.

El señor Navarro, con aquel acento ferviente que lo distingue, lleno de bondad y de entusiasmo, máxime cuando se trata de hablar al obrero, elogió la acción heroica de aquellos valientes, comparándolos á nuevos Tirteos de los mares, bautizándoles con el título de hombres humanitarios, beneméritos de la patria, la cual no puede menos de vanagloriarse de que vieran por vez primera la luz en su seno hijos tan dignos de su tradicional heroísmo.

Y estrechando individualmente la mano de aquellos hombres de corazón y de férreo temple, hizo votos por su salud y prosperidad, así como por la de los armadores que exponen su capital y su vida en aras de la humanidad.

Tan conmovedor discurso fué saludado con entusiastas aplausos.

La simpática fiesta concluyó á las diez de la noche, siendo los salvadores y armadores muy felicitados.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

GRAN TEMPORAL EN ESTE PUERTO

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

GRAN TEMPORAL EN ESTE PUERTO (1)

(OCURRIDO EN LOS DÍAS 2, 3 Y 4 DE MAYO DE 1890)

En la noche del jueves, á eso de las diez, comenzó á soplar un Norte fuerte, precursor del temporal que cuatro horas después había de declararse, produciendo tremendos estragos en el puerto y en tierra.

En la madrugada silbó terriblemente el pampero, revolviendo las aguas del río, que se levantaron como montañas, al punto de poner en peligro á todas las embarcaciones ancladas en la bahía y en viaje.

Se asegura por personas que apelan á sus recuerdos, que este temporal puede compararse á los memorables de 1844, 66, 78 y 82, que causaron inmensos perjuicios en las embarcaciones y en los plantíos.

El mar ayer presentaba un aspecto imponente. Las olas enfurecidas, chocaban con horrible estruendo, y los buques bailaban como ligeras cáscaras de nuez á sus violentos impulsos.

Al Norte, al Sur y al Este, grupos de curiosos y me-

(1) Reseña dada por *La Época* de los días 3 y 4 de Mayo de 1890.

© Biblioteca Nacional de España

rodeadores de la costa, observaban á los buques en peligro, siguiendo ansiosos las peripecias de esa lucha con los elementos desencadenados, aguantando á pie firme las rociadas de las olas al chocar estruendosamente en los acantilados ó murallones de las orillas. Esta lluvia salada alcanzaba en las calles abiertas al Oeste, una extensión de dos cuadras, gracias á las poderosas rachas de viento que le servían de vehículo.

Frente al hotel de la Compañía Nacional, la barca inglesa *Wenonah* habíase venido sobre los peñascos de la costa, destruyendo la armazón de hierro de la torre del faro de luz eléctrica perteneciente á aquel establecimiento.

La tripulación de la barca hallábase sobre cubierta junto con su capitán. Esta barca hubo de irse sobre la *Trajano*, corbeta de guerra brasileña, que había garreado y venídose cerca de la costa.

La *Trajano* no tenía en esos momentos á bordo á su comandante. Pidió auxilios disparando cuatro cañonazos y haciendo las correspondientes señales.

El comandante de la *Trajano* se había presentado á la Capitanía del Puerto solicitando el vaporcito *Rayo*, para ir á bordo de su buque; no pudiendo obtenerlo, se quedó en tierra.

Mientras tanto, los vaporcitos *Plata* y *Uruguay*, de Lussich y Escofet, marchaban á auxiliar la *Trajano*.

En el momento que llegaban con todos los aprestos de salvamento, la corbeta calaba los masteleros y marchaba con los fuegos encendidos hacia la rada exterior.

Este buque nada había sufrido. Sus señales de socorro fueron porque se les venía encima otro buque.

© Biblioteca Nacional de España

La *Wenonah*, (1) que era objeto de la atención de todos, continuaba en su peligrosa posición, mientras de tierra trabajaban afanosamente para echarle un cabo con el cañón porta-amarras que poseen los señores Pascual, Escofet y C.ª para esta clase de trances.

El capitán de la *Wenonah* bajó á tierra en una lancha de Lussich, remolcada por el vaporcito *Pampero*, de la misma casa. En la Capitanía hizo la correspondiente declaración, dando como causa de impedir que bajara la tripulación de su buque, el que no hubiera peligro para las vidas.

Ese buque permanecía en el mismo estado ayer de tarde, rota la quilla y perdido el timón, con 13 pies de agua en la bodega y amenazando desmantelarse.

El vapor *Corrientes*, que se hallaba encallado á dos millas del puerto, en la roca del Tepe, se perdió ayer por completo.

El temporal sorprendió á bordo á la tripulación de este vapor, que se componía de unos treinta y siete marineros y más de cincuenta estivadores.

Todos pasaron una noche horrible, desesperando de su salvación.

El capitán don Joaquín Acevedo, de la Comandancia de Marina, también se hallaba á bordo del *Corrientes*, en donde pasó seis horas de mortal angustia, pues hasta que no aclaró el día no salió ningún vaporcito para traerlos á tierra.

---

(1) La *Wenonah* fué vendida algún tiempo después en pública subasta, y sólo sirvió para ser desguazada.

© Biblioteca Nacional de España

Los remolcadores que condujeron á los tripulantes y demás personas de ese vapor, fueron: el *Emperor*, el *Plata* y el *Solís*, de los señores Lussich, viniendo en el *Plata* y el *Solís* los estivadores y en el *Emperor* el comandante y la oficialidad del *Corrientes*.

El *Emperor* desembarcó con mucho trabajo á los náufragos. En el momento de atracar, dió tan fuerte golpe, que rompió la punta del muelle al cual se dirigía.

El capitán del *Corrientes* declaró ante la Comandancia General de Marina, que había hecho completo abandono del vapor á las nueve de la mañana, en consejo con los oficiales y tripulantes á su mando, por peligrar primeramente sus vidas y por estar completamente inutilizadas las bombas y otros enseres de salvamento.

Cuando abandonaron el vapor, ya estaba totalmente lleno de agua.

El lugre noruego *Heraclis*, anclado en la rada interior, pidió auxilio, garreando hasta las Piedras de San Pedro, en las que ha sufrido serias averías.

Uno de los vapores de ultramar surtos en la rada exterior, empezó á garrear, yéndose sobre una barca noruega y un lugre, al que echó á pique.

Frente á la punta del Cerro se encuentra una barca italiana pidiendo inmediatos auxilios.

En la costa que da al dique Mauá, se hallan dos barcas desarboladas, en grave peligro.

Frente á la calle Pérez Castellanos, está sobre la costa un pailebot norteamericano que se hallaba en cuarentena.

El lugre noruego *La Plata*, que venía de Paysandú

© Biblioteca Nacional de España

con cargamento de cueros salados, chocó con otro buque yéndose en seguida á pique.

Su tripulación debe haber perecido. (1)

La cañonera inglesa *Beagle* salió con rumbo á la rada exterior; se cree que haya ido á prestar auxilios á un vapor que desde esta mañana los solicita.

Sobre la costa de la calle Cerro se iba un bergantín de nacionalidad española.

El vaporcito *Cóndor* estuvo á punto de irse á pique en la rada interior.

El vaporcito *Solís*, que conducía estivadores del vapor *Corrientes*, se vió en muy serios apuros, á pique de zozobrar.

Uno de los náufragos fué derribado contra la borda del vapor, causándose una herida en la boca.

A bordo del *Corrientes* se pronunció, antes de ser abandonado, un principio de incendio, debido á que á uno de los tripulantes se le cayó una lámpara de kerosene.

En la playa de la Aguada se encuentran á pique doce embarcaciones y una chata á vapor.

En todos los muelles y en la rada interior, se hallan á pique infinidad de embarcaciones menores.

El queche *Angelita*, cargado con maderas, se fué á pique en el boquete del muelle viejo, perdiéndose gran cantidad de la carga.

El patrón y diez hombres, se ocupan desde ayer á las cuatro de la mañana en salvar todo lo que pueden, así como á la referida embarcación.

---

(1) La salvó el mismo trasatlántico que echó á pique al *La Plata*.

© Biblioteca Nacional de España

La cañonera inglesa *Wamoile* abandonó su fondeadero, saliendo fuera del puerto.

La balandra *Esperanza*, que estaba cargada de carbón, se fué á pique en la bahía. El carbón había sido desembarcado de la barca noruega *Elena*.

Un bergantín italiano que se encontraba fuera del puerto, rompió las dos anclas, y sin querer aceptar ningún auxilio, con una vela de foque, fué á embicar en la playa de Bella Vista.

Un vapor sueco, cargado de trigo, se fué á pique frente al matadero viejo.

Una goleta francesa, cargada con más de 1,000 fardos de carne, encalló en las piedras, cerca de la Aguada.

Por las inmediaciones de Punta Brava, se encuentra un buque desarbolado.

Han salido algunos vapores á última hora, con objeto de remolcar á los buques que piden auxilio, fuera del puerto, por encontrarse en peligro.

Frente á la calle Guaraní se encuentra un buque, al que le faltan dos palos, quedándole solo el de mesana.

A las dos y media p. m. pedía auxilio en el puerto el buque alemán *Moize*.

El capitán del vapor *Gualeguay*, comunicó que al entrar al puerto el vapor *Salto*, le embistió por la popa, causándole averías de consideración.

Porción de chatas, goletas y otras embarcaciones, han ido á parar á la playa Norte; muchas de ellas han sufrido grandes desperfectos, otras se consideran perdidas, y en todas, la carga que tenían á su bordo ha experimentado bastantes averías.

© Biblioteca Nacional de España

Las casillas de baños, tanto de la costa Sur como de la playa Norte y Gounouilhou, han sido destruídas en su casi totalidad.

Innumerable es la cantidad de árboles que han sido tronchados ó echados á tierra por el recio viento que desde antenoche nos azota.

En las quintas, plazas y calles donde hay arboleda, el pampero ha ocasionado multitud de destrozos.

En la villa de la Unión, Paso del Molino y Peñarol, han ocurrido porción de derrumbes, sin que se tenga felizmente conocimiento hasta la fecha de desgracias personales.

En la calle Arapey esquina Orillas del Plata, se derrumbó una pared de una cochería que existe en dicha esquina.

En la calle Daimán entre Uruguay y Paysandú, se derrumbó un edificio en construcción.

En las calles Arapey y Daimán, tuvieron la misma suerte cinco piezas de una casa que se está refaccionando.

La carpa del Circo Oriental y todo lo que en él se hallaba, ha quedado completamente destrozada.

En la calle 18 de Julio y Sierra, se derrumbó una pared de la cochería del señor Abendaya y volaron los techos de cinc.

En la calle Valles se derrumbó una casa en construcción.

De las casas del barrio Reus, de la playa Ramírez, han volado gran número de techos de pizarra.

Repetimos nuevos elogios á los señores Lussich, nuestros queridos compatriotas, que en los días de temporal,

© Biblioteca Nacional de España

por medio de sus elementos, son la providencia de los náufragos.

Los vapores *Emperor, Solís, Plata* y *Pampero*, pertenecientes á su flota, han salvado ya durante el temporal que estamos pasando, ciento doce personas.

«Plata» y «Emperor» (1)

Cada vez que el huracán azota y embravece nuestro caudaloso Plata, convirtiéndole en gigante Océano, en el que se destrozan y naufragan grandes buques lo mismo que débiles barquillas, teniéndose que lamentar pérdidas de vidas, los nombres de los vaporcitos que sirven de epígrafe á estas líneas, aparecen unidos á las heroicas acciones de salvamento.

Plata y *Emperor*, son dos nombres que han hecho simpáticos y populares á los valientes marinos de los señores Lussich é hijos.

Pequeños por sus dimensiones, pero grandes por sus obras, esos dos vaporcitos han tenido la gloria de realizar las acciones más arrojadas de que haya memoria en nuestro puerto, lanzándose á arriesgadísimas empresas en las horas de mayor angustia en la vida del mar.

Guiados por marinos humildes, pero expertos, como Benito Borrazás y Nicolás Ramasso, han ido donde el peligro era mayor; allí donde había existencias en peli-

(1) Artículo de *El Día*, del 5 de Mayo de 1890.

© Biblioteca Nacional de España

gro, seres que no creían volver jamás á pisar la tierra que abandonaron, consagrados á improbas y poco productivas labores.

Al *Emperor* y al *Plata* se deben centenares de vidas salvadas, y valiosísimos intereses conquistados, arrebatados mejor dicho, á la furia de la tempestad en el mar, que perdona, sí, pero después de horas de aflictivo sufrimiento que en el ánimo dejan perenne recordación.

A los dos valientes vaporcitos los hemos visto luchar con las olas y con el viento, como si fuesen poderosos titanes de la leyenda de la humanidad. Para ellos no hay imposibles. Se lanzan á una empresa y la realizan; y cuando retornan al puerto vencedores, agitándose aun sobre las crestas de las olas ó hundiéndose en los abismos que éstas abren en la superficie del mar embravecido, el que contempla ese cuadro no puede menos que admirar, ora el poderío del genio humano que ha compuesto ese conjunto de hierros y maderas que vencen á la Naturaleza, ora la intrepidez de los bravos marinos que con exposición de sus vidas van á salvar las de sus semejantes.

El *Emperor* y el *Plata* sólo tienen un competidor en nuestro puerto: el veterano *Uruguay;* pequeño, pero valiente como ellos, audaz, poderoso, tremendo para luchar con el oleaje que más de una vez ha pasado hasta por encima del humo ennegrecido que arroja su chimenea.

Uruguay, (1) *Plata* y *Emperor,* son tres pigmeos grandes, merecedores de la alabanza general, después de las

(1) El *Uruguay,* vapor remolcador, el decano de los del tráfico del puerto, perteneciente á los señores Pascual, Escofet y C.ª

© Biblioteca Nacional de España

hazañas que han realizado durante el último y terrible huracán, uno de los más violentos de nuestro grande Río de la Plata.

¡Gloria á los tres y gloria á los marinos que los tripulan, héroes modestos y dignos de merecer los premios que en todas partes se conceden á los marinos nobles y arrojados!

Sólo entre nosotros no hay una institución con ese objeto laudable.

Si la hubiera, á los tres á quienes nos referimos habría que premiar.

Del señor comandante don Ramón Auñón

Crucero *Infanta Isabel*, Mayo 5 de 1890.

Señores Felipe Lussich é hijos. (1)

Muy señores míos:

La valentía, pericia y fortuna con que los remolcadores de su propiedad han desempeñado el servicio de auxilios y salvamentos en el duro temporal que ha reinado en este puerto y sus inmediaciones durante los días 2, 3

(1) El señor don Juan Miquel y Escofet, socio y gerente de la importante casa armadora Pascual, Escofet y C.ª, recibió también del mismo señor Auñón, comandante del crucero español *Infanta Isabel*, una nota análoga, que fué publicada en nuestra prensa.

© Biblioteca Nacional de España

y 4 del corriente, han merecido el aplauso general de cuantos han seguido con interés el curso de los trágicos sucesos que se han desarrollado á nuestra vista.

Penetrado del interés con que la Sociedad española de salvamento de náufragos á que me honro en pertenecer, y de que es protectora Su Majestad la Reina Regente de España, recibe siempre la noticia de todo suceso relacionado con la práctica de la caridad, en el orden de ideas que difunde aquella humanitaria institución, he de merecer de ustedes tengan á bien facilitarme nota de los vapores de su propiedad que en los citados días estuvieron dedicados al servicio de auxilios, y los nombres de los tripulantes que se hayan distinguido por hechos personales de valor, encaminados al salvamento de vidas, á fin de señalarlos á la gratitud de aquella bienhechora Sociedad, expresando, si les es posible, los casos en que el salvador ó el salvado sean de nacionalidad española, no porque los actos de heroísmo ni las vidas de los demás sean menos estimadas en una institución cuya bandera de caridad cobija por igual á todos los seres humanos, sino porque, dentro del interés general de hacer el bien sin distinción de nacionalidad, tiene ese dato otro interés secundario para los fines de su estadística, en virtud de la cual ostenta ya como su más glorioso título y la mejor recompensa á sus afanes, haber salvado del furor de las olas más de seiscientas vidas en los muy cortos años que cuenta de existencia.

Soy de ustedes, con la mayor consideración, atento servidor,

Ramón Auñón.

© Biblioteca Nacional de España

Montevideo, Mayo 10 de 1890.

Señor Comandante del crucero español *Infanta Isabel*, don Ramón Auñón.

Distinguido señor:

He tenido el honor de recibir la nota de usted fechada el 5 del corriente, y al contestarla, le agradezco efusivamente, en nombre de la razón social Felipe Lussich é hijos, que represento, en el de los leales y valerosos servidores que tantas glorias han dado á nuestra casa, y en el mío propio, los entusiastas conceptos consignados por usted en la expresada nota.

Al acceder gustoso á su pedido, paso á reseñar, en lo que á nuestra casa concierne, los hechos en que han tomado parte nuestros vaporcitos durante el último temporal.

El día 2, al tener conocimiento de la colisión entre los vapores *España* y *Phœnix*, de la que resultó irse á pique el primero, ofrecimos inmediatamente nuestra ayuda á su distinguido compatriota el señor Escofet, su propietario, ayuda que fué aceptada por dicho señor, á causa de tener empleado su poderoso material en el salvamento del vapor alemán *Corrientes*, naufragado hace pocos días sobre unas rocas que existen como á 500 metros del dique Cibils, en el Cerro.

Pusimos al costado del *España* el vapor *Emperor*, y con la bomba que tiene á su bordo para esos casos, con-

© Biblioteca Nacional de España

siguió ponerlo á flote antes que arreciara el temporal. Este servicio, natural entre colegas, fué debidamente agradecido por el señor Escofet.

En la mañana del día 3, cuando el huracán imperaba en su mayor intensidad, los vapores *Emperor, Plata* y *Solís* trajeron á tierra, del *Corrientes*, ochenta y seis personas, muchas de las cuales habían ya echado mano á los salvavidas de á bordo, por considerar el caso extremo.

Hubo que hacer tenaces esfuerzos para mantenerse con los vaporcitos al costado del buque náufrago, mientras se embarcaban los tripulantes, empleados y estivadores que se encontraban en él, pero el éxito coronó aquellos esfuerzos, y las ochenta y seis personas pudieron ser desembarcadas en tierra con toda felicidad.

Ya al costado del muelle, cuando se pudo considerar la inminencia del peligro corrido, y en momentos en que la corbeta de guerra brasileña *Trajano* hacía varios disparos de cañón, el personal de la máquina del *Emperor* abandonó su puesto, al que no fué posible hacerle volver, á pesar de los reiterados ruegos del valiente Borrazás, patrón del *Emperor*, y de sus denodados marineros. Felizmente, ese contratiempo no disminuyó el brío de nuestros antiguos servidores, y los que huyeron del peligro, fueron pronta y eficazmente reemplazados por hombres de la casa.

El *Plata* acudió sin pérdida de tiempo al costado de la *Trajano* á ofrecerle sus servicios, los que no fueron aceptados, pero sí agradecidos.

A las once y media a. m. salieron el *Emperor* y el *Plata* con dirección á dos buques desarbolados que se

© Biblioteca Nacional de España

encontraban en la rada exterior del puerto; al acercarse los vapores, la tripulación de aquellos buques rogó á nuestros respectivos patrones la condujera á tierra por no considerarse segura á bordo, á causa de su estado y del fuerte mar y viento que entonces reinaban.

Los buques referidos eran los noruegos *Freya* y *Helios*, tripulados por veintiún hombres.

La operación de atracar á ellos fué muy difícil, por tener los palos, velamen y cabullería caídos en la mar por la parte de sotavento, única accesible; sin embargo, los dos vapores consiguieron su objeto, no sin haber antes experimentado el vapor *Plata* serias averías en su casco; consiguieron su objeto, decía, pues los tripulantes de los buques en peligro pudieron ser salvados y conducidos á tierra.

A la una y media p. m. el vaporcito *Pampero* salió con nuestra embarcación *Garibaldi* á remolque, para intentar la salvación de los tripulantes de la barca inglesa *Wenonah*, embicada frente al Hotel Nacional.

Después de media hora de lucha contra la impetuosidad del mar, consiguió atracar el *Garibaldi* al costado del buque en peligro, y embarcar al capitán, que fué el único que quiso seguir á tierra, por juzgar segura su tripulación á bordo.

A su regreso al interior del puerto, el *Pampero* encontró al queche *Gerónimo*, tripulado por cuatro hombres, próximo á zozobrar después de una colisión, siendo salvada la gente y remolcada la embarcación, que se fué á pique al llegar á la playa.

El mismo vapor acudió en auxilio de la goleta fran-

© Biblioteca Nacional de España

cesa *Saint Maurice*, que, embicada cerca del murallón de la Aguada, con la ayuda del *Pampero* fué conducida al siguiente día de madrugada á paraje seguro.

Nuestro vaporcito *Cóndor* salvó también á un queche del señor Pitameglio, que se encontraba en grave riesgo frente al muelle de la calle Cámaras.

Los vapores *Emperor*, *Plata*, *Solís*, *Pampero* y *Cóndor* anduvieron todo el día recorriendo la rada interior y exterior del puerto para atender, ya á las embarcaciones de nuestra casa, ya á todas aquellas que necesitaren asistencia.

A las cinco de la tarde, no habiendo ya auxilio alguno que prestar, ordenamos el descanso á nuestros marinos, que, aunque extenuados por dos días de dura fatiga y con sus ropas mojadas, se mostraban dispuestos á proseguir su generosa tarea.

El día 4, de madrugada, el vapor *Plata* llevó nuevamente hasta su bordo á la tripulación del buque noruego *Freja*, al cual, después de efectuada esa operación, remolcó hasta dentro del puerto, en el paraje en que hoy se encuentra.

El *Emperor* y el *Solís*, en la misma mañana de ese día, prestaron auxilio, remolcándole hasta el puerto, al bergantín-goleta argentino *Dardo Rocha*, que se encontraba frente á Punta Brava, desarbolado y sin timón.

Sus nueve tripulantes, angustiados por la inminencia del peligro, aceptaron con gozo la ayuda ofrecida, abandonando las cadenas y anclas, encontrándose poco tiempo más tarde salvos y en fondeadero seguro.

El día 5 fuimos avisados de que había un buque enca-

© Biblioteca Nacional de España

llado en el Banco Inglés. A las seis a. m. dispusimos que saliera el *Plata*, llevando á remolque un queche del señor Escofet. Iba representando á la Comandancia General de Marina el señor Acevedo, ayudante de esa dependencia.

A las cinco p. m. regresó el *Plata*, empavesado, con la fausta nueva de que había librado de la muerte á veintidós hombres, que componían la tripulación de la fragata inglesa *Agnes Lillian*, que en dos botecitos, en muy mal estado y llenos de agua, vagaban sin rumbo en las proximidades del Banco Inglés, reinando fuerte viento Noroeste.

La fragata fué también salvada por el *Plata*. Aquel buque había perdido todos sus grandes botes en fuertes temporales que le sorprendieron en el Cabo de Hornos.

El capitán agradeció mucho el auxilio recibido, manifestando que momentos antes de acudir el *Plata* en su socorro, abatidos por el desaliento y la duda, habían ya perdido la esperanza de volver á pisar tierra.

Los descritos son los hechos realizados por nuestros vapores durante los últimos días de impetuosos temporales.

Réstame ahora hacer especialísima mención de los héroes de esas jornadas, que fueron: Benito Borrazás, patrón del *Emperor;* Nicolás Ramasso y Antonio Faccio, del *Plata;* Domingo Raffo y Silvestre Guido, patrones respectivamente del *Solís* y del *Pampero;* Antonio Parodi, patrón del *Garibaldi;* á la sangre fría y pericia de los cuales se debe el completo éxito obtenido.

Les acompañaban también en el peligro Jaime de

© Biblioteca Nacional de España

Mata, Ernesto Tugnizza, Marcelino Moreyra, los hermanos Bartolozzi y los marineros y gente de máquina, rivalizando todos en esfuerzos para salvar vidas é intereses.

Ramasso y Borrazás han dado muchas veces pruebas de heroicidad en momentos de verdadero peligro, con riesgo de sus existencias; pero no es condición única en ellos el valor, sino también la sangre fría y el tino que con acierto encomiable saben desplegar para llevar á éxito feliz grandes y temerarias empresas.

A ciento cuarenta y dos asciende el número de personas salvadas por nuestros vapores durante el último temporal, perteneciendo aquéllas á distintas nacionalidades.

Faltaría á un deber si no hiciera constar en el presente relato, que la Comandancia General de Marina, en éste como en todos los casos análogos, nos ha ofrecido su cooperación más decidida, poniendo á nuestra disposición, á falta de buques apropiados, hombres y útiles de salvamento.

Remito á usted, adjunta á la presente, la nómina de los tripulantes de los vapores y lanchas que actuaron en los hechos enumerados en el curso de esta relación, nómina en la que, como usted lo solicita, se especifica la nacionalidad de las personas que en ella figuran.

Interpretando los sentimientos de los leales servidores de la casa que represento, agradezco á usted nuevamente el interés que ha manifestado por ellos, nobles hijos del trabajo, que no pueden menos que recibir con gratitud todo aquello que revele un aplauso á sus actos de humanidad ó de arrojo.

© Biblioteca Nacional de España

Con las protestas de la mayor consideración y estima, saluda á usted atentamente

Su afectísimo y S. S.

Antonio D. Lussich.

AGRADECIMIENTO

Montevideo, Mayo 9 de 1890.

Señores capitán y tripulantes del remolcador *Plata.*

Tengo el más grande placer en agradecer á ustedes, por la muy oportuna asistencia que nos prestaron con su vapor, tanto á mí como á la tripulación de mi buque, en la peligrosa situación en que nos encontrábamos, en dos pequeños botes, en muy mal estado y casi llenos de agua, cuando nos dirigíamos á Maldonado, después de haber encallado en el Banco Inglés el día 3 del corriente.

También le expreso mi gratitud por su bondad de volvernos á conducir á nuestro buque, salvado y entregado á nosotros por ustedes.

James Bevan,
Capitán de la fragata inglesa *Agnes Lillian.*

© Biblioteca Nacional de España

Declaración ante la Comandancia General de Marina

Montevideo, Mayo 9 de 1890.

Con esta fecha se presentó el capitán de la fragata inglesa *Agnes Lillian*, y declara: que habiendo salido del puerto de Shilds, el 8 de Febrero, con cargamento general y con destino á Antofagasta (Chile), ha sufrido fuertes temporales cerca del Cabo de Hornos que le causaron serias averías, obligándole á arribar á este puerto, y al demandar el mismo, varó en el Banco Inglés el día 3 del corriente á las tres y treinta p. m., atribuyendo la causa á las fuertes corrientes y al mal tiempo.

Sobrevino después un fuerte temporal que ha sido notorio, poniendo las vidas de los tripulantes en inminente peligro, los cuales le obligaron, y con razón, á abandonar el buque, refugiándose en los botes. Esto pasó el día 5 á las diez a. m.

Al demandar el puerto de Maldonado como refugio, ha venido en su socorro el vapor *Plata*, con un oficial de la Comandancia General de Marina, cuyo vapor recogió todos los tripulantes en número de veintidós, y en seguida siguió en dirección al buque, el cual lo encontraron golpeando, y fué puesta la tripulación á bordo, así como hombres de tierra, traídos por una lancha al costado para auxiliarnos.

Al día siguiente llegaron otros vapores, los cuales han remolcado el buque hasta este puerto.

© Biblioteca Nacional de España

Hago especial mención, de que el oficial de la Comandancia del Puerto, capitán Acevedo, ha prestado sus servicios durante todo el tiempo del siniestro á bordo del buque náufrago.

Es cuanto tiene que exponer á los fines consiguientes.

James Bevan.

© Biblioteca Nacional de España

EL VAPOR NACIONAL "REPÚBLICA"

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

EL VAPOR NACIONAL "REPÚBLICA"

(ENCALLADO EN EL BANCO INGLÉS EL 16 DE JUNIO DE 1890)

Era la primera vez que el *Emperor* volvía de un siniestro ocurrido en nuestras aguas, sin que los laureles de la victoria hubiesen coronado sus esfuerzos.

Aun cuando reinaba una densísima niebla desde hacía varios días, solicitamos y obtuvimos permiso de la Comandancia General de Marina, para recorrer el Banco Inglés con nuestro remolcador, á fin de prestar socorro á algún buque que se encontrara encallado en tan peligroso paraje.

El vapor del tráfico *República* había salido ya con el mismo objeto, llevando, además de su tripulación reforzada, á los señores Chery, representando á la autoridad marítima, y á don Cayetano Pino, propietario del referido vapor.

Era el dia 16 de Junio de 1890.

El *Emperor*, mandado por Benito Borrazás, y con su dotación también reforzada, llegó sin contratiempos á su destino. Al recorrer el temible escollo, encontró al *República* empeñado en salvar la chata á vapor inglesa *Apa*, que en viaje de Europa para Buenos Aires había encallado sobre el Banco y se hallaba en grave riesgo de zozobrar.

© Biblioteca Nacional de España

La llegada del *República* en su auxilio no pudo ser más oportuna. Ya había conseguido, á fuerza de máquina, arrastrarla unos cuarenta metros por entre el Banco, pues, habiendo embicado el *Apa* con mucha creciente, y producida entonces la bajante, se encontraba casi en seco, y era ardua empresa ponerla á flote.

El viento era de Sudeste; el tiempo amenazaba tormenta, el horizonte estaba turbio y el barómetro bastante bajo.

Las primeras sombras de la noche empezaban á dibujarse en el espacio.

Borrazás se acercó cuanto le fué posible á los dos buques; se puso al habla con sus jefes y les ofreció su concurso para abreviar la operación de zafar la chata á vapor.

Esa pretensión fué rechazada, por considerarse innecesarios los servicios del *Emperor*.

Benito, triste por su derrota, avergonzado de tener que volver al puerto sin una hoja del laurel obtenido por su adversario, permaneció más de una hora á la expectativa, creyendo que llegara un momento en que su asistencia pudiera ser reclamada.

El *República*, fuerte en su derecho de posesión, y más fuerte aun por el triunfo asegurado, pues cada vez iba ganando mayor terreno, no quería, con muy justa razón, hacer partícipe de su victoria al que en nada había cooperado á ella.

La noche se cerró por completo, negra como la desesperación de Borrazás y de sus leales camaradas.

El *Emperor*, no teniendo ya misión que cumplir en aquellos sitios, dió la popa al vencedor é hizo rumbo al

© Biblioteca Nacional de España

puerto de donde había salido y al cual tantas veces entrara flameando en sus mástiles juntamente con la bandera destrozada de los combates, los gallardetes gloriosos de la victoria.

Felizmente, las tinieblas iban á ocultar por algunas horas el despecho de Borrazás, y con la alborada del nuevo día, en medio de sus incesantes tareas, olvidaría aquel contratiempo para dar lugar á las expansiones de su corazón generoso, alegrándose del triunfo legalmente obtenido por su afortunado rival.

Ya estaban cerca del pontón-faro, del cual nunca se aleja Borrazás sin antes hacer resonar el silbato del *Emperor* con los tres saludos que anuncian la despedida. Su ronco acento, como el estampido del trueno que rompe el silencio de la noche, fué entonces el adiós afectuoso pero triste, dirigido á los solitarios centinelas que, metidos en las débiles paredes de aquel viejo casco, sufren impasibles los más rudos huracanes y presencian las tragedias que se desarrollan ante su vista en aquel torbellino de furiosas olas que traga sólidas naves y viriles existencias, sin que esas guardias avanzadas, que tienen que iluminarle el derrotero, puedan muchas veces prestar un socorro eficaz y oportuno al náufrago que la fatalidad ha arrastrado á tan peligrosos lugares.

Un cohete volador, que de súbito rasgó el tenebroso horizonte, despidiendo, al estallar, sus esplendentes luces que iluminaron por un momento el espacio, hizo estremecer nerviosamente á los abatidos tripulantes del *Emperor*.

La exhalación había partido del mismo sitio poco antes abandonado por nuestros marinos.

© Biblioteca Nacional de España

Borrazás consideró esa señal como el anuncio de la completa victoria obtenida, como una burla sarcástica dirigida á su persona por los felices vencedores en aquella lucha.

Más se aferró en su convicción al ver que nuevas exhalaciones se sucedían unas á otras, produciendo estallidos que oía distintamente, y cuyos ecos llegaban á lo más íntimo de su alma atribulada.

A los cohetes voladores siguiéronles luces de bengala, que parecían fantásticas olas de fuego que, al iluminar el entoldado horizonte, daban animación y vida á aquella pavorosa mansión de la muerte.

Según Benito, era la explosión del júbilo que se desbordaba en aquella forma. Sus compañeros no compartían esas creencias. Manifestaron á su jefe, que, tales señales no eran por cierto guiadas por la embriaguez de la alegría, sino que eran exclamaciones de angustia, demanda de inmediatos socorros, á las que se debía acudir sin pérdida de tiempo.

Por fin prevalecieron las exhortaciones de los marinos del *Emperor*, y Benito dirigió la proa de su buque hacia el fatídico escollo, á fin de inquirir entre el misterio de la noche la causa de aquella intempestiva alarma.

La marcha del remolcador fué rápida hasta llegar cerca del veril del Banco, cautelosa después, por temor de algún contratiempo y para que sus tripulantes pudieran descubrir, á través de la obscuridad y de la bruma, algo que les guiara al punto de donde había partido el llamamiento de socorro ó la algazara del triunfo.

De repente, un desborde inexplicable de sentimientos

© Biblioteca Nacional de España

distintos estalló entre aquellos impacientes marinos. En medio de las densas tinieblas distinguieron los fanales encendidos del *República*, meciéndose agitadamente, pero siempre conservándose en el mismo sitio, sin variar de posición. Comprendieron en seguida que algo muy grave había sucedido.

Efectivamente: al acercarse el *Emperor* á una distancia compatible con su calado, vieron distintamente al *República* encallado, tumbado y atravesado á la corriente, con la proa mirando al Norte. La borda del costado de babor estaba debajo del agua, y las rompientes embravecidas, al quebrarse contra su casco, lo asaltaban por la parte de estribor.

Pocos momentos más tarde, nuevas víctimas hubieran aumentado el número de las que ya pagaron su tributo á ese tragadero de vidas que se llama Banco Inglés.

El viento Sudeste, suave hasta entonces, empezaba á refrescar y no había tiempo que perder.

Borrazás, acompañado por dos marineros, se dirigió inmediatamente con su ligero bote hacia el sitio del siniestro, llevando consigo un rollo de cabo de mano, el que quedaba sujeto á un extremo del remolque de acero de su buque, para recogerle desde el *República*, y después de dejarle bien amarrado á su bordo, tirar entonces el *Emperor* del calabrote, hasta conseguir hacer zafar á su adversario de la crítica posición en que se encontraba.

Pronto llegaron aquéllos á su destino, hallando á los tripulantes del *República* en un estado de angustia indescriptible. Hasta su propietario, el viejo é infatigable señor Pino, eterno luchador, que tantas veces ha batallado

© Biblioteca Nacional de España

con las más recias borrascas en ese mismo fatídico paraje, se doblegó, vencido por el peso de la catástrofe inminente que tenía ante sus ojos.

¡Veía alejarse el hogar querido donde siempre encontrara un consuelo en las tristes horas de abatimiento y de lucha! ¡veía desaparecer aquella prenda que aun podía darle días de gloria en el último tercio de su vida!

Además, la pérdida de su buque importaba para él, no solamente la pérdida material de un objeto preciado y querido, sino también ¡la del sustento de sus hijos, que quedaban en la orfandad y tal vez en la ruina!

Por eso rogaba á Borrazás que no lo abandonara; que á él debería exclusivamente su salvación, ¡como si éste pudiera abrigar en su alma noble, instintos de fiera, tratándose de salvar la vida y los intereses de personas conocidas, el que había expuesto tantas veces su existencia para salvar la de semejantes que le eran completamente extraños!

El *República* había encallado sobre un casco oculto, enterrado en las absorbentes arenas, pero que de la superficie del fondo sobresalían traidores despojos, que fueron los que hicieron aquella presa que el *Emperor* iba á disputar á su saña.

La hélice del remolcador estaba enredada con parte del aparejo de la sepultada nave, y era empresa ardua desprenderla de obstáculos invisibles, en medio de tan obscura noche y en semejantes lugares.

El *República* no había conducido embarcación alguna para el caso fatal de una desgracia. La chata *Apa*, que se encontraba á más de doscientos metros de distancia

© Biblioteca Nacional de España

habiendo reventado el remolque del *República*, hacía esfuerzos por librarse de su crítica situación.

Los momentos eran solemnes. Había que aprovechar los que aun quedaban de buen tiempo para evitar el desastre.

El *Emperor* puso manos á la obra, y el éxito más completo y favorable coronó sus esfuerzos. En tres cuartos de hora de lucha encarnizada, el *República* fué sacado del paraje que pudo haber sido su tumba, y hoy se le ve, gallardo y arrogante, siempre alerta, en busca de audaces aventuras, sacudiéndose altanero, desafiando la ira de los huracanes, para prestar su concurso á la nave que se encuentra en peligro, á fin de conseguir el lucro á que se hace acreedor por sus servicios.

Existe en la Comandancia General de Marina, fechada en Junio 18 de 1890, la declaración firmada por el señor Pino, respecto del suceso que narramos en estas páginas, uno de cuyos párrafos dice: «Poco después, entre la obscuridad y la niebla, apareció nuestro salvador: el *Emperor;* nos dió un remolque de alambre y consiguió, después de supremos esfuerzos, sacarnos del duro trance que atravesábamos.»

. . . . . .

. . . . . .

Borrazás y sus compañeros regresaron á este puerto, no ya abatidos por la vergüenza de la derrota, sino legítimamente orgullosos por el nuevo triunfo obtenido, que había aumentado el número de sus gloriosas conquistas.

Montevideo, Diciembre 18 de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

LA CATÁSTROFE

DEL

ACORAZADO BRASILEÑO "SOLIMOES"

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

LA CATÁSTROFE

DEL

ACORAZADO BRASILEÑO «SOLIMOES» (1)

(OCURRIDA EL 19 DE MAYO DE 1892)

Pocos días hace que, recordando con un amigo los desastres marítimos que se han sucedido durante este año fatal, citábamos la catástrofe del *Solimoes* como una de las más terribles entre las que han ocurrido hasta ahora en nuestras costas bañadas por el Río de la Plata y el Océano Atlántico.

Coincidió que al día siguiente de aquel en que tuve esa conversación, llegara á esta ciudad el encargado del faro de «Polonio», don Pedro Grupillo, con el cual, en una visita que me hizo, departimos largamente acerca del luctuoso acontecimiento que tan triste impresión produjo en toda América.

---

(1) Envio en estas íntimas impresiones, un recuerdo afectuoso á los señores Ministro y Cónsul de los Estados Unidos del Brasil respectivamente, don Pedro C. Alfonso de Carvalho y Comendador don Domingo J. da Silva Acevedo, personas que, en medio de las hondas aflicciones y afanes por que pasaron en aquellos tristes momentos, nos dispensaron su confianza, utilizando nuestros elementos en todo lo relativo á tan lamentable catástrofe.

© Biblioteca Nacional de España

Cambiamos ideas, discutimos los detalles ya tratados en anteriores entrevistas y sacamos en consecuencia nuevos datos que pueden servir para esclarecer algo el profundo misterio que hasta hoy envuelve el siniestro de aquella importante nave de la armada brasileña.

Me volvió á hacer Grupillo la prolija reseña del arribo al faro de los cinco náufragos sobrevivientes, á las once de la noche del 19 de Mayo; sus temores antes de recibirlos en su solitaria morada, temores fundados en los sangrientos sucesos desarrollados entonces en el Departamento de Canelones; (1) su sorpresa y sus angustias al conocer el desastre; la imposibilidad de lanzarse en seguida al mar en auxilio de los infortunados tripulantes del *Solimoes*, por no tener embarcaciones prontas ni gente de qué echar mano en aquella inolvidable noche.

Esa digresión tranquila de un casi espectador de aquel drama de horrores, me interesaba sobremanera, y conseguí arrancar á mi buen amigo todo lo que sabía, lo que suponía y algo de lo que pretende descubrir en las investigaciones que piensa llevar á cabo en aquellos lugares, ahora que la matanza de anfibios ha terminado y puede maniobrar libremente en las cercanías de los islotes y de la costa.

Lleva ya mucho adelantado de sus futuros planes, y si bien no tiene la seguridad completa del sitio en donde naufragó el acorazado brasileño, abriga fundados motivos

(1) El asesinato de la familia Traversi, cerca de Guadalupe, suceso que causó honda impresión en toda la República.

© Biblioteca Nacional de España

para creer que no está muy lejos de su retiro la tumba de aquella desdichada nave.

He pretendido me revelara todo su secreto, pero Grupillo se ha negado á complacerme hasta tanto que tenga la certidumbre de la verdad de sus presunciones.

Está vivamente empeñado en realizar su proyecto, sin cálculo egoísta, sólo para satisfacer un deseo noble y una curiosidad de investigar un misterio que le tiene excitado y preocupado desde hace algún tiempo.

Yo le ofrecí nuestro concurso desinteresado, para cuando termine la estación de las fuertes virazones que hoy reinan y que son tan temibles en aquellos parajes, á fin de repetir nuevamente las exploraciones que hicimos varios días después del suceso, con materiales y buzos por cuenta del Gobierno brasileño, sin resultado favorable.

Aceptó agradecido mi propuesta, y juntos trabajaremos con las mismas aspiraciones.

En breve se iniciará esa campaña que esperamos será de corta duración y buen éxito. (1)

Siguiendo los detalles de la catástrofe, Grupillo me narró la relación minuciosa que le hizo el enfermero José Correa Maguena, en los primeros momentos en que le dió albergue en su casa, relato al cual prestó preferente atención, á causa de que Correa era el más despierto de los cinco salvados.

---

(1) No hemos llevado á cabo nuestro propósito, porque se nos prohibió terminantemente hiciéramos exploración alguna en aquellos parajes, por causar perjuicios á la empresa de lobos.

© Biblioteca Nacional de España

Le refirió cómo se había producido el suceso que, aun cuando ya se conoce, creo de interés recordar, con nuevo acopio de datos que proyecten más luz sobre ese lamentable siniestro marítimo:

Venían navegando con bastante mal tiempo, después de muchas contrariedades experimentadas durante la travesía, por temporales que les sorprendieron. Al llegar á la vista del faro de «Polonio», se sintió de repente un choque tremendo que causó la alarma consiguiente.

El malogrado comandante don Xavier de Castro, que era el jefe del buque, tuvo que asumir una actitud enérgica para mantener la disciplina y evitar la confusión que produce la sorpresa en casos semejantes.

Según Correa, el comandante les ordenó fueran en seguida á tierra con una embarcación, en demanda de socorros inmediatos. Que á los pocos instantes de haberse alejado del buque, oyeron una violenta explosión, que juzgaron sería de las calderas, acompañada por los tristes clamores de los que zozobraban; y por último, refirió el mencionado Correa, las penurias que ellos sufrieron durante el angustioso viaje hasta que pisaron la desamparada costa, cubierta por las rompientes y los arrecifes, de los que salvaron milagrosamente.

Los cinco náufragos parece que tuvieron tiempo, antes de embarcarse, para vestirse con sus mejores trajes y proveerse de buenos abrigos y de dinero.

Después de discutir tranquilamente el punto con Grupillo, sacamos la deducción de que, el *Solimoes,* estuvo largo rato sobre los escollos donde á toda fuerza había encallado; de que se trabajó valientemente hasta hacerlo

© Biblioteca Nacional de España

zafar de la varadura, creyendo el bravo comandante poder llegar á la cercana costa antes de que el buque zozobrara, pues contaba con la solidez de los compartimientos estancos.

Los sobrevivientes debieron separarse cuando el buque se encontraba sobre las rocas, pues así lo hicieron comprender, dando, además, detalles de la posición del señor Castro, que estaba reclinado sobre la baranda del puente, en actitud serena, impartiendo órdenes, secundado por su oficialidad, y adoptando todas aquellas medidas que la solemnidad del trance exigía.

Opino, que después de ruda lucha consiguieron su objeto, que era librarse de los fatales arrecifes, pero ¡ay! los rumbos abiertos por el rudo choque eran tan grandes, que los sólidos mamparos no han podido impedir que todas las cavidades del buque se anegaran instantáneamente.

El *Solimoes* no ha de estar seguramente á gran distancia del lugar en donde encalló, ni á mucha profundidad, y la sumersión debe haber sido tan rápida que no dió tiempo á los tripulantes para que desprendieran los botes de sus respectivas colocaciones, ni que echaran mano de los salvavidas, ni que adoptasen medida alguna que tendiese á buscar la salvación común; por eso sucumbieron todos los que se encontraban á bordo.

Se hundió con la velocidad con que el rayo rasga é ilumina el obscuro firmamento sin dejar señales de su fugaz carrera: ¡así, aquella desdichada nave, centro y vivienda de tantos estimables seres, cruzó rápida sobre las revueltas aguas del Polonio, dejando ancha estela de espumas en

© Biblioteca Nacional de España

su marcha procelosa, hasta que de súbito, las hambrientas olas, abrieron sus dilatadas fauces y la tragaron!

Después... el espacio infinito; el pavoroso abismo cerrado tras de la presa conquistada; la noche tenebrosa turbada en su silencio por el bramido del viento, por el rumor cercano de las rompientes al chocar contra las rocas y los bajos, por el grito agorero de los lobos y de las aves marinas despertadas bruscamente de su apacible sueño... ¡mientras la patria, las desventuradas madres, hijos y esposas, recibieron, envuelto en el postrer aliento de sus deudos adorados, el último recuerdo de cariño que exhalaron antes de hundirse para siempre, cubiertos por el inmenso sudario del Atlántico!...

. . . . . .

. . . . . .

Me parece imposible que las calderas del *Solimoes* hayan estallado.

No quiero entrar en detalles con respecto á leyes físicas en este caso; tengo mi experiencia basada en las colisiones del *Emperor*, *España*, *Pampero*, y otros, que se fueron instantáneamente á pique, teniendo toda su presión las calderas, sin que éstas estallaran.

Las razones en que me fundo para justificar mi aserto son las siguientes:

Primera.—Porque, si hubiera tenido lugar la explosión, en la prolongada costa, en los islotes, en las inmediaciones de aquellos parajes ó en el Atlántico, habrían aparecido, así como aparecieron cadáveres, fragmentos de los botes, de las cámaras, de muebles, salvavidas, ropas y tantos otros objetos que forman la guarnición de los buques de guerra y que flotan en el mar.

© Biblioteca Nacional de España

Segunda.—Porque los cuerpos de los infelices náufragos que se han encontrado hasta ahora, no presentaban las lesiones características de esos grandes accidentes. Solo se notaban en ellos la descomposición natural producida por el transcurso del tiempo, ó el destrozo ocasionado por los peces y las aves.

Tercera.—Porque, cuando al día siguiente del desastre salieron en una ballenera Grupillo, los cinco sobrevivientes y algunos loberos, en el largo trayecto que recorrieron á todos los vientos, no encontraron rastro alguno que pudiera demostrar la justificación de lo asegurado por Correa respecto á la explosión de las calderas.

En esa recorrida fué cuando hallaron el bote que habían utilizado los cinco náufragos para salvarse; estaba con todo su aparejo completo, y el cabo que lo sostenía en los pescantes también se encontraba dentro de la embarcación, cortado como con filoso cuchillo.

Tengo la seguridad de que, salvo el fondo, que estará muy destrozado por el choque y por los sacudimientos que le sucedieron, el *Solimoes,* desde más abajo de la línea de flotación hacia los puentes, debe estar intacto, con todos sus enseres, en el paraje donde se encuentra á pique.

Abrigo fundadas esperanzas de que, en breve tiempo, podré dar detalles que complementen los que hoy consigno en estas páginas, señalando el sitio verdadero que sirvió de tumba á la que fué poderosa nave y columna de nuestra hermana la República Brasileña.

Montevideo, 22 de Diciembre de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

Notas oficiales cambiadas

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Montevideo, Mayo 23 de 1892.

Señor Encargado de Negocios:

El Gobierno de la República se ha impuesto con el más profundo sentimiento, de la catástrofe ocurrida al acorazado brasileño *Solimoes*, naufragado en las costas de «Polonio», en cuyo siniestro perecieron el comandante, oficiales y tripulación del buque, pudiendo apenas salvarse cinco individuos de tropa.

Ese hecho, en todo momento, y cualquiera que fuese la nacionalidad del buque, habría producido profunda pena en el ánimo de esta población; pero tratándose de una nave de guerra de un país vecino y hermano, su dolor tiene que ser, como en este caso, mucho más intenso.

S. E. el señor Presidente me encarga expresar á V. S. sus sinceras condolencias por ese luctuoso suceso, pidiéndole á la vez transmitirlas á su Gobierno en nombre del de esta República.

V. S. tiene ya conocimiento de las medidas que desde los primeros momentos adoptaron las autoridades respectivas para el salvamento del buque, lamentando el no haber sido posible salvar tanta preciosa existencia sacrificada en el naufragio.

© Biblioteca Nacional de España

Renuevo á V. S., con este motivo, las seguridades de mi distinguida consideración.

MANUEL HERRERO Y ESPINOSA.

A S. S. el señor Pedro C. Alfonso de Carvalho, Encargado de Negocios de los Estados Unidos del Brasil.

(TRADUCCIÓN)

LEGACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL.

Montevideo, Mayo 24 de 1892.

Señor Ministro:

Con el más profundo pesar y el más sincero agradecimiento, tengo la honra de acusar recibo de la nota que V. E. me dirigió ayer, participándome la gran parte que toman S. E. el señor Presidente, el Gobierno y el Pueblo oriental en el inmenso dolor causado por el golpe cruel que acaba de sufrir mi patria con el horrible naufragio del acorazado *Solimoes* y la pérdida irreparable de tantas existencias preciosas, de tantos seres queridos!...

En medio de la profunda tribulación en que se hallan todos los brasileños por tan conmovedor acontecimiento, es gran consuelo recibir en momentos tan dolorosos, demostraciones de simpatías como las que V. E. me manifiesta en la nota que tengo la honra de contestar, y que

© Biblioteca Nacional de España

he llevado por telégrafo al inmediato conocimiento de mi Gobierno, en cuyo nombre, como en el de la Nación brasileña, agradezco esta nueva prueba de amistad que acaba de recibir mi país de S. E. el señor Presidente de la República, del Gobierno y del Pueblo oriental, por cuya prosperidad hago los votos más ardientes.

Aprovecho tan triste oportunidad para reiterar á V. E. las protestas de mi alta consideración.

PEDRO C. ALFONSO DE CARVALHO.

A S. E. el doctor don Manuel Herrero y Espinosa, Ministro de Relaciones Exteriores.

El naufragio del «Solimoes» (1)

(DETALLES INTERESANTES SOBRE EL ACORAZADO)

El buque de guerra brasileño *Solimoes* (este nombre deriva del que se da al río Amazonas en su curso medio) era un monitor de sistema bastante antiguo, habiendo sido mandado construir por el Gobierno imperial del Brasil, en Francia, hace unos 18 años, junto con el *Javary*, del mismo porte, construcción y calado. Llevaba una torre central rotatoria, armada de cuatro cañones de gran alcance.

(1) De *La Razón* (de la tarde) de 24 de Mayo de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

El timón y la torre se movían por el vapor.

La poca elevación de su cubierta blindada sobre la línea de flotación, hacía muy lenta y peligrosa su marcha en alta mar, sobre todo en tiempo agitado. Fuera de un viaje al Norte, poco se había alejado de la bahía de Río Janeiro, en donde permanecía casi siempre anclado.

En una segunda tentativa de viaje fuera de la bahía, sufrió una avería en el timón y fué preciso enviar en su socorro otros buques de la escuadra y remolcadores, que lo llevaron sin percances á Cabo Frio.

En realidad, más que un buque de alta mar era una formidable batería flotante, y fué esto, tal vez, lo que determinó al Gobierno brasileño á elegirlo para batir á los revolucionarios de Matto Grosso, para el caso en que quisiesen sostener un sitio en el fuerte de Curumbá.

La terrible catástrofe causó en la capital fluminense y en toda la vecina República, honda impresión, enlutando muchas familias. Es sabido, en efecto, que la oficialidad de la armada brasileña se recluta entre los hijos de la alta sociedad, que tiene mucha afición al glorioso uniforme de marino.

El comandante, Fernando Xavier de Castro, tenía el grado de capitán de mar y guerra, que equivale al de comodoro de nuestra armada. Debía de ser sustituído en Montevideo por el capitán Justino de Proença, que estuvo en Buenos Aires como jefe de la misión militar que trajo al Gobierno Argentino las medallas conmemorativas de la guerra del Paraguay, dejando gratos recuerdos en la vecina capital.

Según los últimos diarios brasileños, en el último mo-

© Biblioteca Nacional de España

mento, la designación del comandante Proença fué dejada sin efecto, debiendo el malogrado comodoro Castro llevar hasta Matto Grosso el buque que acaba de naufragar, causando la pérdida de tantas vidas.

Felizmente, además de su desgraciada oficialidad y tripulación, el *Solimoes* sólo debía llevar como tropas terrestres, un piquete de tiradores navales, que los buques brasileños, á ejemplo de los ingleses, tienen casi siempre á bordo.

Formaban parte de la división expedicionaria al mando del contraalmirante Antonio Manuel Fernández, que tiene su pabellón á bordo del *Bahía*, que todavía no ha llegado aquí.

La división se completaba con la cañonera *Carioca*, que se encuentra en este puerto, y el transporte *Itamaraty*, del «Lloyd Brazileiro», fletado por el Gobierno para llevar víveres y municiones y algunas tropas de desembarque.

El capitán de mar y guerra, Fernando Xavier de Castro, era un viejo y estimado oficial. Había hecho la campaña del Paraguay, y entre otras muchas condecoraciones, ostentaba la medalla del combate del Riachuelo.

Si no estamos mal informados, debía tener como segundo jefe al capitán-teniente Antonio Machado Dutra, que en diversas circunstancias se ha encontrado en Buenos Aires, donde tenía numerosos amigos.

. . . . . .

El señor Cónsul del Brasil en Montevideo, recibió dos notas muy atentas y sentidas del Ministro inglés y del Almirante norteamericano, quienes, al presentarle el pé-

© Biblioteca Nacional de España

same por la pérdida del *Solimoes*, ponían á su disposición los buques de guerra de sus respectivas naciones en caso que pudieran serle útiles para recoger náufragos del acorazado brasileño.

El Cónsul transmitió íntegras al Ministro de Relaciones Exteriores en Río Janeiro ambas notas, recibiendo en contestación el siguiente telegrama:

« El pueblo y el Gobierno del Brasil agradecen efusivamente las notas de condolencia del Ministro británico y del Almirante norteamericano, que os fueron dirigidas.

« Sírvase contestar á ambos señores, que en medio de la terrible desgracia y del profundo luto que agobia el espíritu del pueblo brasileño, le es íntimamente satisfactorio que los representantes de las dos poderosas naciones se asocien á él en su dolor. »

El señor Ministro del Brasil comunicó telegráficamente á su Gobierno ambas notas, que más antes se registran, y se le comunicó íntegra por telégrafo la nota de contestación que el Gobierno del Brasil había dirigido á nuestro Representante en Río Janeiro, señor Blas Vidal.

© Biblioteca Nacional de España

Parte oficial (1)

Excmo. señor Ministro de Guerra y Marina, General don Luis E. Pérez.

Excmo. señor:

Dando cumplimiento á lo ordenado por V. E., salí de este puerto con rumbo al Polonio el día 21 del corriente á prestar los auxilios necesarios á los náufragos del acorazado brasileño *Solimoes* que, según telegrama, se encontraba totalmente perdido en aquellas aguas.

Seguí viaje sin novedad hasta la altura de Punta Negra, donde me sorprendió un fuerte viento de Sudsudoeste, levantándose mucha mar y haciéndole dar grandes balances al buque, que por causa de ellos se nos corrió el carbón de una carbonera en la parte que corresponde á la sentina, tapando la comunicación de las bombas é imposibilitando poder sacar el agua que entraba á bordo; circunstancia por la cual me ví obligado á arribar á Maldonado, fondeando en ese puerto á las tres horas y treinta minutos a. m., para poder reparar los desperfectos sufridos, operación que duró hasta las ocho a. m. Como á esta hora el tiempo arreciaba, y comprendiendo, por otra parte, que era inoficiosa la salida, por cuanto los sobrevivientes

(1) Publico integra la nota oficial en la parte que trata de la catástrofe del *Solimoes*.

© Biblioteca Nacional de España

se encontraban á salvo en tierra, determiné postergar la marcha hasta que calmara un poco el tiempo.

Como á las tres a. m. del día 23 el fuerte viento principiara á calmar, nos pusimos en marcha á esa misma hora, llegando al puerto de Castillos á las once a. m. del mismo día, encontrando allí fondeado al vapor *Emperor*, un cúter argentino de prácticos llamado *Nueva Democracia* y un vapor que se encontraba á pique en el mismo fondeadero.

Llamándome la atención los botes y el número de tripulantes que se vieran á bordo del *Emperor*, comprendí que debían de ser los tripulantes del vapor á pique. Con este motivo, me trasladé á bordo del vapor *Emperor* para tomar datos sobre lo sucedido; á más, como ese vapor había ido en comisión, llevando á su bordo al representante brasileño, quise saber lo que hubieran averiguado respecto al naufragio del *Solimoes*. Los datos que me suministraron son los siguientes:

Que el 19 del corriente, á las nueve p. m. había encallado el *Solimoes* en la isla Rasa, y que habiendo ordenado su comandante arriar un bote para ir á tierra á avisar á los empleados de la farola que vinieran á darles auxilio, se prestaron voluntarios un enfermero y cuatro marineros, que declararon que al haberse separado unos 200 metros del buque, oyeron una explosión que les parecía ser de las calderas, desapareciendo de su vista instantáneamente. Trataron de llegar á la costa, lo que consiguieron con mucha dificultad, salvándose milagrosamente.

Respecto al vapor á pique, resultó ser inglés y llamarse *Dolores*, que iba en viaje para La Plata, República Ar-

© Biblioteca Nacional de España

gentina, con un cargamento de carbón, consignado á la Compañía del Ferrocarril del Sur.

. . . . . .

En nombre de S. E. el señor Presidente de la República y en el de V. E., ofrecí al señor segundo comandante del buque brasileño *Carioca*, al práctico de la escuadra señor Rolón y al capitán y tripulantes del vapor inglés *Dolores*, que el buque de mi mando estaba á su disposición para lo que juzgaran conveniente, y dándoseme las gracias, por encontrarse á bordo del *Emperor*, seguían viaje con él hasta este puerto.

Habiendo cumplido lo ordenado por V. E., zarpé de aquel puerto á las dos a. m., llegando á este á las once p. m.

Es todo cuanto tengo que comunicar á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

Firmado:

Luis Risso.

Puerto de Montevideo, Mayo 26 de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

EL VAPOR PAQUETE BRASILEÑO "PELOTAS"

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

EL VAPOR PAQUETE BRASILEÑO "PELOTAS"

(NAUFRAGADO EL 30 DE JUNIO DE 1892)

El jueves 30 por la mañana, se supo en esta ciudad la noticia de un nuevo siniestro ocurrido en nuestras costas del Atlántico, por las alturas del temible cabo Polonio.

Era el espléndido vapor *Pelotas*, perteneciente al «Lloyd Brazileiro», que, según telegramas recibidos por el señor Enrique Sá, su agente aquí, y por nosotros, había encallado en aquellos parajes.

Teníamos el *Emperor* en el dique Mauá, á causa de habérsele roto un ala de la hélice, dos días antes de aquella fecha, al salir de los muelles de la Aduana para la rada exterior. Así que fuí avisado del siniestro, me trasladé al citado dique, y pude conseguir, gracias á la buena voluntad de su encargado, que nuestro vapor quedase listo y emprendiéramos viaje hacia el Polonio, á las ocho y media p. m. del mismo día.

Ya habían salido durante la mañana: primero, nuestro vapor *Plata,* conduciendo al valiente y reputado práctico mayor de la República, don Manuel Sosa, representando á la autoridad marítima, y el señor Ortiz á la agencia del *Pelotas;* después, el vapor *Guaraní,* del señor

© Biblioteca Nacional de España

Braga, y más tarde el *Tigre*, de la misma casa, remolcando una embarcación nuestra de 180 toneladas. Todos estos elementos, con sus tripulaciones reforzadas y material de salvamento, con buzos y bombas, eran enviados por el señor Enrique Sá.

Me acompañaban á bordo del *Emperor*, el antiguo y experto práctico don Antonio Ors y García, que hace 22 años ejerce la profesión de piloto, desde la Coronilla hasta el vecino puerto de Buenos Aires; el bravo y prestigioso Julio Preve; Raffo, que *dragoneaba* de patrón por enfermedad del denodado Borrazás; Bartolozzi, nuestro antiguo y fiel primer maquinista, el conocido buzo Capelacci, varios de los intrépidos *muchachos* del muelle de Cámaras, y la tripulación de costumbre, más dos fogoneros.

Navegamos toda aquella noche, ansiosos de llegar cuanto antes á nuestro destino. El viento era Nordeste fresco, y la marea de creciente, contrarios á nuestra marcha. A las diez y cuarto p. m. pasábamos la Isla de Flores; á las tres y media a. m. del 1.º de Julio, el faro de Punta del Este; á las ocho y diez el cabo de Santa María.

El tiempo era magnífico, á pesar de haber mar de leva, y la travesía hasta el último punto se había hecho sin novedad. Sólo encontramos en el trayecto recorrido, un vapor francés de las «Mensagerías Marítimas», que entraba en el estuario del Río de la Plata al aclarar el día.

A las diez a. m. avistamos, por fin, el *Pelotas* que parecía dirigirse hacia el Sur, remolcado por un vapor, evitando tal vez los bajos del Polonio, que son muy peligrosos; entonces, para salirle al encuentro, nos desviamos

© Biblioteca Nacional de España

algo del rumbo que seguíamos, á fin de alcanzarle en la proximidad de los islotes.

Pronto reconocimos nuestro error: el buque se mantenía en la misma posición, disipándose nuestras esperanzas para dar paso á la más cruel de las decepciones. Lo que habíamos creído que era un remolcador tirando del *Pelotas* por la proa, resultaron ser los peñascos desnudos que están al Sudeste *de la isla Rasa*, al Norte de los cuales se encontraba encallado.

A las once a. m. pasamos el cabo Polonio y vimos á corta distancia del faro los vapores *Republicano* y *Guaraní*. Éste, según supimos después, recibía á los pasajeros y tripulantes del barco náufrago, que desde tierra, á donde fueron transportados en las primeras horas del siniestro, eran conducidos á su bordo en las balleneras de los *loberos*.

Anclado como á veinte brazas de la popa del *Pelotas*, se encontraba el *Plata*, cerca del cual dimos fondo á las once y cuarenta a. m.

La actitud pasiva de los remolcadores nos hizo desvanecer las ilusiones que forjáramos durante el viaje, corroborando esto la llegada del capitán Tugnizza, que desde el *Plata* nos salió al encuentro en un botecito para darnos la fatal nueva de la desaparición del bravo y pundonoroso comandante Castro y Silva, ocurrida una hora después de encallado su buque, el cual, según opinión del mismo señor Tugnizza, se podía considerar como totalmente perdido.

Tal noticia, recibida tan inesperadamente, nos causó la más dolorosa impresión. Los detalles que nos refirió eran desconsoladores.

© Biblioteca Nacional de España

El malogrado señor Castro, uno de los más distinguidos oficiales de la marina brasileña, una vez producido el siniestro, conservó la mayor serenidad de espíritu hasta poco antes de su trágico fin. Dió las órdenes más oportunas para el salvamento de pasajeros y tripulantes; mandó tender un ancla por la popa y una larga espía por la proa, amarrada á las rocas, á fin de que el buque no se atravesara; departió afablemente con los pasajeros, á los que tranquilizó, demostrándoles que no peligraban sus vidas; después se retiró á su camarote, escribió una carta y... ¡desapareció para siempre!

¿Qué había sucedido?... El señor Castro, que conocía de años atrás aquellas terribles costas, se dió inmediatamente cuenta de la inmensidad de su infortunio, abarcó de una mirada la imposibilidad de salvar su buque, y no queriendo sobrevivir á su desgracia, buscó en la muerte el término fatal de una existencia que hubiera sido para él de continuos sufrimientos.

Excesivamente culto, delicado, de nobles sentimientos, el comandante Castro era todo un carácter; hombre de mar y caballero, reunía todas las dotes requeridas para hacerse simpático.

Su pérdida importa un vacío que difícilmente podrá llenar el «Lloyd Brazileiro», á la par que representa una verdadera desgracia para la marina de su patria.

¡Reciba su angustiada familia la más íntima expresión de mi pesar, que consigno acongojado en estas líneas, al abandonar los maldecidos peñascos azotados por las traidoras olas que apagaron hasta el último aliento del hombre cuya muerte será siempre lamentada!

. . . . . .

© Biblioteca Nacional de España

El *Pelotas* estaba como sobre un plano inclinado, mirando hacia el Sur; bajo su proa había cuatro pies de agua; bajo su popa ¡cuarenta! El casco, visto exteriormente á la hora de nuestra llegada, parecía hallarse en su estado normal; sin embargo, fuertes rompientes se estrellaban contra su costado de babor, haciéndole extremecer violentamente.

Embicó á las dos y cuarenta a. m. del día 30. Estaban á esa hora de guardia sobre el puente su comandante y el segundo piloto, según los informes que, recibidos de este último, me comunicó el capitán Tugnizza. A pesar de la niebla que les envolvía, creían seguir su ruta ordinaria, cuando de pronto se encontraron dentro de la ensenada de la rada del Polonio, á una y media milla más ó menos del faro, que distinguieron entre la bruma. Entonces, el comandante hizo rumbo al Sur cuarta Sudeste, para librarse del peligro que consideró inminente; al efectuar esta maniobra, la niebla se hizo más densa, y no pudiendo divisar los islotes, se fué sobre el último de afuera.

Antes de chocar contra las rocas, cuando percibió su proximidad, mandó dar máquina atrás á toda fuerza, pero ya era tarde: el impulso que el buque llevaba, impidió detener su marcha á tiempo.

¡Qué destino tan fatal! Cien metros más al Este ó cien metros más al Oeste, el buque pasaba franco del peligro; á ocho metros más al Oeste hubiese embicado en arena y en costa acantilada, donde sólo podía sufrir algo su proa, y como estaba dividido en compartimientos independientes, su salvación era casi segura.

© Biblioteca Nacional de España

Tuvo la poca fortuna de encallar sobre agudos peñascos que le abrieron varios rumbos, desde la proa hasta el local de la máquina, por la parte de babor.

Algunos de esos peñascos se incrustaron en el casco, haciendo saltar sobre la cubierta tubos que comunicaban con bombas del interior.

El señor Manuel Sosa, práctico mayor de la República, experto conocedor de nuestras costas, que tiene la experiencia de cuarenta y cinco años de navegación en estos mares, afirma: que todas las veces que ha dirigido algún buque como piloto, desde el Chuy hasta las inmediaciones de Carrasco, y cuando ha concurrido á salvamentos en su carácter de representante de la autoridad, ha observado siempre, que la brújula sufre una desviación muy sensible, atribuída, según su parecer, á la influencia magnética de los minerales que supone abundan en aquellos parajes.

Otras personas autorizadas, que han notado la aparición de fragmentos de piedra pómez en las cercanías de nuestras costas del Atlántico, creen que se han producido allí erupciones volcánicas submarinas y que éstas han podido alterar la naturaleza de sus fondos.

En vista de los repetidos desastres acaecidos últimamente, la prensa, al ocuparse de ellos, ha encarecido á los gobiernos del Brasil y del Río de la Plata, el estudio de las causas que hayan podido producirlos, y la necesidad de buscar y poner en práctica el medio de evitarlos.

Creemos que la medida sería muy acertada, y confiamos en que la sabiduría y previsión de los mencionados

© Biblioteca Nacional de España

gobiernos harán que no se omita ningún esfuerzo para llegar á tan laudable fin.

. . . . . .

Me trasladé del *Emperor* al *Pelotas*, y al contemplar aquel precioso buque, verdadero palacio flotante, construído con todos los adelantos del progreso moderno, con espléndidos salones sólo superados por los del *Vénus* y el *Eolo*, (1) adornados con verdadero gusto artístico; confortables camarotes con cómodos sofás y lujosas cortinas; magníficos baños de mármol, perfeccionada máquina, amplia toldilla, luz eléctrica en todos los departamentos; al contemplar todas esas magnificencias, decía, me sentí tristemente impresionado, pensando que tanta riqueza iba á quedar en breve reducida á despojos que servirían de vivienda á los tiburones y lobos marinos que allí abundan en inmensa cantidad.

Penetré conmovido en el camarote del malogrado comandante, que era un pequeño salón amueblado con seriedad y buen gusto; colgaban de sus paredes algunos cuadritos de mérito, los que mandé al *Emperor*, así como todos los objetos que supusimos fueren de pertenencia particular del señor Castro.

Pasamos á bordo toda la tarde del viernes, y como aumentara mucho la resaca, no quise hacer atracar el remolcador por temor de ocasionar averías en su casco. Con tal motivo, transbordábamos en pequeñas embarcaciones todo lo que era posible salvar.

---

(1) Vapores de mucho lujo, que hacen la carrera entre Montevideo y Buenos Aires.

© Biblioteca Nacional de España

Esperaba por momentos la llegada de nuestro queche *Filomena*, para que recibiera á su bordo los enseres del buque y la parte del cargamento que se podía sacar en buen estado.

Del costado de babor, las rompientes azotaban impetuosamente el casco del *Pelotas* por encima de los peñascos, algunos de los cuales sobresalían dos metros de la superficie del mar; conté hasta veinte de ellos.

A diez metros de la proa teníamos el islote principal, todo descubierto entonces por la bajante, lleno, así como los islotes vecinos, de lobos tendidos al sol, que nos miraban con la más descarada indiferencia, aturdiéndonos con sus estridentes ahullidos que hacían aun más lúgubre nuestra permanencia en aquellos lugares.

Con excepción de la isla seca (ó de Marcos) todos aquellos peñascos, con los fuertes temporales, quedan cubiertos por el mar, y sólo se distinguen de ellos los remolinos que produce el choque de las olas con los arrecifes, oyéndose desde lejos el imponente bramido de sus furiosas rompientes.

Bandadas de gaviotas, *gervasios* y *pájaros carneros* nos rodeaban, esperando su parte en el botín. Los marineros, durante el almuerzo, les echaban pedazos de grasa y galleta, que eran en su mayor parte devorados antes de llegar al agua. La posesión de cada apetecido bocado, originaba atropellos, chillidos y riñas que entretenían á nuestros compañeros de expedición.

Como á dos millas y media de distancia de donde nos encontrábamos, se veían sobresalir de la superficie del agua los dos pálos del vapor inglés *Dolores*, reciente-

© Biblioteca Nacional de España

mente naufragado en Castillos, cuya tripulación, en el momento del siniestro, fué salvada y conducida á Montevideo por el *Emperor*.

Todo había de ser fúnebre en aquellos tétricos lugares. Desde el castillo de proa del *Pelotas* me fué enseñado el cadáver de uno de los infortunados tripulantes del *Solimoes*, tendido, casi desnudo, en medio de las rocas, sirviendo de pasto á los lobos y á las aves. Inmediatamente quise bajar á tierra, á fin de hacerle dar sepultura aunque fuese en la arena, pero se me dijo que estaba absolutamente prohibido el desembarque en los islotes; tuve, pues, que respetar esa orden y desistir de mi empeño. Hay, además de ese, varios otros cadáveres en el mismo estado, que francamente no se explica cómo estén todavía allí abandonados é insepultos.

A las seis p. m., como aun no había llegado nuestra esperada embarcación, cansados de las fatigas del día y de la noche anterior, volvimos á bordo de nuestro buque, dispuestos á reanudar en la mañana siguiente la tarea interrumpida.

A nuestra salida del *Pelotas*, el agua había crecido algo en la bodega de popa, pero como el barómetro marcaba buen tiempo, contamos con que el casco, por su solidez y su reciente construcción, se mantuviera durante algunos días en condiciones que nos permitiesen trabajar con buen éxito.

Esa mañana, después de aconsejarme con los marinos que me acompañaban, resolví mandar un telegrama urgente á Montevideo pidiendo el concurso de nuevos elementos para, en el caso de que calmaran más el viento

© Biblioteca Nacional de España

y la mar de fondo, hacer la última tentativa de salvación de aquella espléndida nave. Para el efecto, conservando un resto de esperanza, no había permitido que se destrozara pieza alguna, ni que se sacaran el mueblaje y los adornos de lujo, ni nada que pudiera causar deterioro de importancia.

El valeroso Julio Preve, con tres de sus *muchachos*, fué el portador del telegrama al encargado del faro, salvando con un botecito del *Emperor* la distancia que mediaba entre nuestro fondeadero y el Polonio.

Habíamos puesto sobre el centro de la cubierta, algunos efectos salvados sin avería de las bodegas y entrepuentes, para embarcarlos en la *Filomena*. A las ocho p. m. llegó ésta á remolque del *Plata*, y no la hicimos atracar en seguida al costado del paquete por ser mucha la marejada; además, los trabajos durante la noche, en aquellos sitios, son muy peligrosos, y era exponerse á accidentes fatales.

Después de dejar el personal necesario de guardia, nos entregamos al descanso durante varias horas.

Al amanecer del siguiente día, fuí despertado bruscamente por el capitán Tugnizza con la triste noticia de que la popa del *Pelotas* se había sepultado en el Atlántico, que el buque estaba quebrado y que nada se podría hacer ya en él.

Al oirle, salté del camarote, y á medio vestir, subí á la cubierta á fin de cerciorarme de la verdad de aquella infausta nueva.

Efectivamente, las informaciones recibidas eran exactas; la horrible realidad se imponía; veíanse aun la parte su-

© Biblioteca Nacional de España

perior de la cornisa dorada del espejo de popa y á las rompientes embravecidas invadir el magnífico salón de la cámara, llegando sus espumosas crestas hasta la abandonada toldilla!

Ante aquel espectáculo majestuoso del poderío del mar alborotado, tuve que inclinar la cabeza. Me senté durante un rato sobre el enjaretado de popa del *Emperor*, para contemplar desde allí la obra de destrucción de aquella presa que con tanto brío disputábamos al Océano, que infelizmente nos vencía en la desigual contienda.

¡Las últimas ilusiones de la víspera se desvanecieron!...

Con la proa hacia el Norte, hice atracar la *Filomena* al costado de estribor del *Pelotas*, sostenida por una fuerte espía á nuestro remolcador, fondeado á treinta metros de distancia, para impedir que la lancha se fuera sobre las piedras si reventasen, debido á la mucha resaca, las amarras que la sujetaban al buque náufrago.

El vivo empeño que me tomé el día anterior para que no se sacara ningún objeto fijo susceptible de deterioro al extraerle, se cambió entonces en ardiente anhelo de robar al Atlántico parte de los despojos que pretendía tragarse.

Dejé solamente dos hombres en el *Emperor*, y dí orden de que el resto de la tripulación se proveyera sin pérdida de tiempo de todos los útiles necesarios para salvar cuanto fuera posible, pues á las seis de la tarde, en vista de la imposibilidad de conseguir lo que nos proponíamos, quería regresar á Montevideo.

Mandé el *Plata* hasta el Cabo para que uno de los compañeros, Silvestre Guido, entregara en tierra un tele-

© Biblioteca Nacional de España

grama urgente en el que, al ordenar la suspensión del envío del refuerzo pedido, anunciaba el fatal desenlace de la catástrofe del *Pelotas*.

A las nueve y media a. m., regresó aquel remolcador á nuestro costado, conduciendo á su bordo al encargado del faro Polonio, don Pedro Grupillo, que venía á saludarme. Por intermedio de Preve, el día anterior le había mandado agradecer las muchas atenciones que tuvo con la casa que represento cuando ocurrió el naufragio del *Solimoes*, servicios importantes que me fueron comunicados por nuestro apreciable empleado don Marcelino Moreira y por los demás tripulantes de las embarcaciones que allí teníamos en aquella ocasión.

Es don Pedro Grupillo un hombre como de 34 años de edad, de exterior simpático, y nacido en la isla de Sicilia. Su profesión primera fué la de marino: posee diploma de capitán; es muy agradable en su trato y se expresa con desenvoltura. Hace 11 años que tiene á su cargo el solitario faro de Polonio, en donde pasa una existencia monótona hasta donde puede serlo para el que vive en tan completo aislamiento.

Me relató detalles que yo desconocía de la pérdida del *Solimoes*, enseñándome el paraje en que vió, al día siguiente del siniestro, un palo que sobresalía como tres metros de la superficie del agua, con un cataviento en la perilla y las burditas correspondientes al mastelero.

Según nos manifestó, el citado palo se movía á impulsos de la corriente; quiso llegar hasta él con la ballenera en que andaba recorriendo aquellos sitios, pero era la última hora de la tarde y los demás tripulantes se re-

© Biblioteca Nacional de España

sistieron á secundarle en la empresa. Tuvo, pues, que regresar á tierra sin satisfacer su deseo.

¡Al día siguiente todo había desaparecido!

El señor Grupillo fué quien dió vestidos y alimento á los cinco náufragos sobrevivientes del *Solimoes,* quien los atendió lo mejor que le fué posible, y por todos conceptos se ha hecho digno de que el Gobierno del Brasil le recompense debidamente.

Le rogué hiciera dar sepultura á los cadáveres que estaban diseminados en los islotes, y me prometió que recabaría sin demora alguna el permiso de las autoridades respectivas para llenar ese sagrado y humanitario deber.

Pedíle también, que si llegase á aparecer el cuerpo del malogrado comandante Castro, me lo avisara telegráficamente, y me aseguró que desempeñaría muy gustoso ambos cometidos.

Nos despedimos como antiguos amigos. Él siguió en el *Plata,* que de regreso á Montevideo lo dejaba en sus *dominios,* y yo volví al *Pelotas* á dirigir los últimos trabajos.

Tan luego como hube llegado á bordo, me dí cuenta de su extrema situación; todos los departamentos, desde la popa hasta la bodega de proa, estaban inundados; flotaban en completo desorden los objetos que dejara la víspera en perfecto estado. Las cámaras que entonces recorriera con asombro, admirando tanta prolijidad y tanto lujo, se habían convertido en obscuros antros que infundían supersticioso terror.

Mis hombres trabajaban con verdadero ahinco; unos

© Biblioteca Nacional de España

desenvergando velas, apilando drizas, calabrotes, jarcias, remolques de alambre, anclas y demás objetos de la guarnición; otros, ocupados en sacar los enseres de cámara y de cocina que se hallaban á mano; algunos, sumergiéndose, extraían de la despensa las provisiones allí depositadas, y los restantes transbordaban á la *Filomena*, por el portalón del entrepuente de proa, los *cachos* de bananas que éste contenía.

Balila, Raffo, Miquelín, Bonora, Chivita, Tuñuela y Ñato, con sus jefes Silvestre y Julián á la cabeza, hacían prodigios.

Miquelín y Balila se empeñaban en arrancar los magníficos y pesados guinches que estaban sujetos á la cubierta por gruesos pernos y tornillos, obra que por sí sola requería el concurso de veinte brazos en dos días de continuada tarea. Nada querían dejarle al mar.

A la una p. m. llegó á nuestro costado, procedente del Cabo, una gran ballenera tripulada por catorce hombres, la mayor parte de extraña catadura, al mando del capataz don José Cruz, encargado de la faena de anfibios. Éste, que vestía el traje de nuestros hombres de campo, era el que timoneaba la embarcación. Después de breves momentos de estadía allí, solicitó le permitiera, en unión de sus compañeros, trasladarse á bordo del paquete naufragado. Accedí á su pedido, y en un abrir y cerrar de ojos, aquel grupo heterogéneo escaló el buque, diseminándose por todos sus ámbitos. Don José estuvo departiendo respetuosamente conmigo, lamentando la desgracia ocurrida.

Yo desconocía los sentimientos verdaderamente humanitarios de algunos de aquellos visitantes que, condolidos

© Biblioteca Nacional de España

de ver flotar tantas cosas útiles, trataban de *salvárselas* á toda costa...

Les agradecí tan elocuentes demostraciones de cariño y los fervientes deseos que veía retratados en sus animados rostros de que abandonáramos cuanto antes el perdido vapor... por los peligros que ofrecía nuestra prolongada permanencia allí.

A la una y tres cuartos p. m. se retiraron de á bordo para volver nuevamente á las tres y media p. m., acompañados por el empleado del Resguardo, don A. P. Domínguez, y el subcomisario de la sección, don Isaac Sosa. El primero me pidió cortesmente respondiera á varias preguntas que traía escritas con respecto á nuestra intervención en el salvamento. Anotó con lápiz las respuestas concisas que le dí, y el interrogatorio concluyó satisfactoriamente para ambos.

En el transcurso de la amigable conversación que sostuvimos, invocó el artículo 1463 del Código, que establece algo que en este instante no recuerdo, referente á naufragios.

A las cinco y media de la tarde, después de haber llenado casi totalmente las bodegas de nuestras embarcaciones, nos preparamos á abandonar el *Pelotas* y emprender viaje de regreso á Montevideo.

Hice halar el calabrote que la *Filomena* tenía dado al *Emperor*, mientras parte de la tripulación de aquélla izaba simultáneamente dos botes del paquete poniéndolos sobre la cubierta.

Cuando el queche se encontraba ya libre cerca de nuestro vapor, le dimos otra gruesa espía con el fin de re-

© Biblioteca Nacional de España

forzar el remolque en previsión de que, si la noche se llegara á descomponer en tan larga travesía, no nos sucediera algún percance.

Estando ya listos, se procedió á levar anclas. El viento era Norte fresco. De pronto se nos presentó un grave inconveniente: por efecto de la fuerte marea, se mordió la cadena en el engranaje del molinete del *Emperor,* teniendo la última ancla casi suspendida; vapor y lancha eran arrastrados por la corriente hacia los islotes; entonces mandé fondear de nuevo. En ese intervalo pasó algo extraordinario: el cabo de la parte de estribor de la *Filomena,* se agarró en el fondo á un cuerpo extraño, y el de babor quedó en banda; al querer nosotros cobrar el primero, oponía tal resistencia, que todos los que íbamos en el vapor fuimos insuficientes para recogerle.

Hubo un momento de verdadera angustia: el temor de que el cabo en banda, impelido por la marea, se enredara en la hélice, la proximidad de las rocas y el fenómeno de la detención de la amarra en once brazas de profundidad, sin que pudiéramos zafarla á pesar de los grandes esfuerzos que hacíamos, eran dificultades que nos causaron justificada zozobra.

En vista de lo que pasaba, procedimos, sin pérdida de tiempo, á recoger el cabo franco hasta dejarlo teso, para que pudiera funcionar la hélice libremente. Después de media hora de dura tarea, conseguimos amarrarlo á una de las cornamusas.

Terminada esta maniobra, resolvimos inmediatamente zarpar y forzar la máquina.

El cabo detenido por el cuerpo extraño no zafaba:

© Biblioteca Nacional de España

nuestro vapor se tumbó del costado de estribor con la proa al Norte, y la *Filomena* giró rápidamente y puso proa al Sur; no nos explicábamos ese fenómeno; el vapor, á toda fuerza, no adelantaba, y la lancha hundía su proa en la mar.

La luna iluminaba con reflejos pálidos aquella escena de lucha. No se podia prolongar tan crítica situación. En el instante en que ordenaba picar la espia, causa de tanta alarma, una viva y espontánea exclamación de alegría brotó de todos los labios: la espia habia zafado del obstáculo que la retenia, devolviendo asi la tranquilidad á los sobresaltados espíritus.

¿Qué objeto la habia detenido en el fondo del Atlántico? A los labios de Preve y á los mios acudió al mismo tiempo el nombre del *Solimoes;* el práctico creia fuese un peñasco aislado, y la mayoría participaba de nuestra opinión.

A fin de convencernos por nuestros propios ojos, aplazamos para el día siguiente el examen de las señales que debian haber quedado impresas en el cabo, á causa del rozamiento que necesariamente hubo de producirse entre éste y el cuerpo extraño que lo habia retenido.

Esa noche me fué imposible conciliar el sueño, asediado por el recuerdo de las tétricas escenas que el solo nombre del *Solimoes* traia á la mente, escenas que me parecia ver reproducidas con todos sus cuadros de horror al cruzar por mi imaginación la idea de que, durante un largo espacio de tiempo, habíamos tenido á algunas brazas de nuestra quilla aquella nave tan perseguida por la desgracia, convertida hoy en tumba de tantos estimables seres

© Biblioteca Nacional de España

que antes la animaran con las expansiones propias de los que se dedican á la noble y azarosa carrera del marino.

El nuevo día desvaneció con su llegada tan sombríos pensamientos, y la travesía de regreso fué feliz.

Al pasar frente á la isla de Flores, el domingo último á las tres p. m., dí orden de recoger á bordo del *Emperor* el cabo origen de tanta duda y sobresalto, operación que se efectuó sin demora. A pesar de nuestras presunciones, cuando teníamos cobrados sobre la cubierta unos veinticinco metros, no pudimos menos de sorprendernos al notar que en un largo trecho se encontraba cortada la filástica de los cordones exteriores como por una chapa ó cuerpo metálico, y que entre el pronunciado rozamiento de sus costuras, existían claramente impresas, frescas manchas de minio y de pintura gris en una extensión como de veinte brazas, sin que tuviera adheridas el mencionado cabo, algas, conchillas, ni marisco alguno de los que se forman en las rocas submarinas.

A bordo del *Emperor* ya nadie dudó de que habíamos estado encima del casco del *Solimoes*, que debe encontrarse á ciento cincuenta metros más ó menos del sitio en que se halla el *Pelotas*, por su extremo Nordeste, en diez brazas de profundidad.

A las cinco p. m. atracamos á la Aduana, más impresionados que al partir para el Polonio, sin haber conseguido el objeto que allí nos llevara y con el recuerdo del trágico fin del que fué mi buen amigo, el pundonoroso comandante Castro y Silva.

© Biblioteca Nacional de España

LA CATÁSTROFE

DE LA

TORPEDERA ARGENTINA «ROSALES»

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

LA CATÁSTROFE

DE LA

TORPEDERA ARGENTINA «ROSALES»

(OCURRIDA EL 9 DE JULIO DE 1892)

En las primeras horas de la noche del dia 12 de Julio, se me pidió concurriera sin demora á las oficinas del Telégrafo Oriental, en donde una persona quería hablarme de un asunto de la mayor gravedad é importancia.

Acudí presuroso, y en el punto de cita encontré al señor Ministro Argentino, don Enrique B. Moreno, visiblemente disgustado. Me comunicó que momentos antes había sido sorprendido con la noticia del naufragio de la torpedera *Rosales* que, en conserva con el acorazado *Almirante Brown* y el crucero *25 de Mayo,* se dirigía al puerto de Palos.

Un lacónico telegrama expedido por el que fué jefe de aquel buque, anunciaba el fatal suceso, que tuvo lugar el dia 9, á doscientas millas al Este del cabo Polonio, punto al cual había llegado el comandante en una de las embarcaciones, conjuntamente con la plana mayor de oficiales y algunos marineros.

© Biblioteca Nacional de España

El resto de la tripulación, compuesto de cincuenta hombres, había sido fraccionado en una balsa y tres botes, pero el comandante Fúnes, al enviar el despacho en que participaba la catástrofe, ignoraba la suerte que había cabido á los náufragos.

Me pidió el señor Moreno el concurso de todos los medios á mi alcance, en el sentido de intentar la salvación de esos infortunados que, á merced de las olas, vagaban, tal vez, por el Atlántico.

Puse los elementos marítimos de la casa que represento á disposición del señor Ministro, quien decidió que el *Emperor* saliera sin demora para el lugar del suceso, así como también el vapor *General Lavalleja,* que galantemente había puesto á sus órdenes el señor Presidente de la República.

Me dirigí á los muelles de la Aduana, á fin de hacer los preparativos para la partida.

En la Comandancia de Marina se encontraba el señor Ministro de la Guerra, general Pérez, dirigiendo con laudable empeño los aprestos para que saliera cuanto antes el *Lavalleja*. Le secundaban en su cometido los principales empleados de aquella oficina de su dependencia.

Después de proveernos de carbón y provisiones para algunos días y reforzar la tripulación con varios de nuestros más expertos y valientes servidores, emprendimos viaje en el *Emperor*, á las once de la noche, dispuestos á arrostrar una vez más las iras del Océano.

El mando lo tomó Benito Borrazás, que, al conocer nuestra partida, abandonó la cama donde se encontraba postrado desde hacía algún tiempo, con el solo objeto de acompañarnos.

© Biblioteca Nacional de España

Llevábamos como pilotos de altura á los capitanes Alsina y Mercevich, el primero reputado práctico de la Compañía Trasatlántica Española. También estaban en sus puestos Julio Preve, Domingo Raffo y Silvestre Guido, compañeros inseparables en todas nuestras peligrosas excursiones marítimas.

Con mar bonancible navegamos casi toda aquella noche hasta pasada Punta Negra. Entre este punto y José Ignacio, empezamos á sentir bastante mar de fondo, que aumentaba considerablemente á medida que nos acercábamos al Polonio.

Según la opinión de nuestros marinos, esos signos eran los últimos vestigios de algún gran temporal acaecido en el Atlántico.

A las doce del día 13 anclamos cerca de la Punta del Diablo. Habíamos efectuado una rápida y feliz travesía.

Próximo á nuestro fondeadero vimos que aun sobresalía de la superficie parte del casco del vapor *Pelotas*, recientemente naufragado, al que ni las embravecidas olas que lo azotan sin cesar, ni los últimos huracanes, han podido destruir, tan extremada era su solidez. La chimenea y los pescantes, lo mismo que sus dos palos y aparejos correspondientes, estaban intactos.

Desde el *Emperor* mandé una carta al comandante Fúnes, en la que, al ponerme á sus órdenes, le pedía me comunicara los mayores datos posibles tendentes á hacer más fácil y rápido el logro del propósito que perseguíamos: el hallazgo de los náufragos, de cuya suerte no se tenían noticias.

A la una p. m. me trajo Preve la contestación verbal

© Biblioteca Nacional de España

del señor Fánes, el que solicitaba de mí una entrevista en tierra, pues muy á su pesar se veia imposibilitado de embarcarse por guardar cama á consecuencia de los padecimientos sufridos en el desastre de la nave de su mando.

Accedí gustoso al pedido, y á poco rato desembarcaba en la peligrosa costa, donde unas treinta personas, casi todas conocidas desde el siniestro del *Pelotas,* me rodearon saludándome con cariño.

Antes de pisar tierra, nos dimos cuenta de lo temible que debe ser aquella playa cuando sopla la borrasca ó después de ella, cuando reinan el mar de fondo y las virazones ó vientos del Este, Sur ó Sudeste.

A pesar de ser una tarde relativamente hermosa, Benito, que gobernaba el bote, tuvo que maniobrar con mucho tino, á fin de evitar que los golpes de mar y la fuerte resaca nos hicieran poner quilla al aire. En el primer viaje que hizo aquél al Cabo, en busca de los náufragos del *Solimoes,* la lancha del *Emperor* que conducia varias personas, se tumbó ya muy próxima á la orilla, y no solamente tomaron un intempestivo baño, sino que la perdieron y estuvieron á pique de ahogarse todos.

Con tales antecedentes, Benito estaba alerta con la caña del timón, para esquivar aquellas imponentes moles de agua que amenazaban á nuestro liviano botecito de una manera no muy tranquilizadora. En el momento oportuno, aprovechó una rápida bonanza, hizo remar á toda fuerza y llegamos como una exhalación á la pequeña ensenada que está al redoso del faro por su parte Nordeste, y que se llama Punta del Toro.

© Biblioteca Nacional de España

¡Qué de dificultades no pasarían los sobrevivientes de la *Rosales* antes de salvarse!

Me vino también á la memoria el recuerdo del vapor *Dolores*, cuyos palos teníamos á la vista, y que se fué á pique en una tempestuosa noche del pasado Junio.

La tripulación, compuesta de veinticinco personas y la señora del capitán, llegó en estado lastimoso al costado del *Emperor*, que feliz y casualmente se encontraba cerca del sitio del siniestro y pudo librarla de una muerte casi segura, recogiéndola á su bordo.

Hubiera sido muy difícil, sino imposible, la salvación de esos náufragos en sus embarcaciones, pues el viento reinante entonces, que era Sudeste, los impelía hacia la desamparada costa, sobre cuyos arrecifes, batidos constantemente por el mar furioso, se arbolan montañas de agua coronadas de penachos espumosos que, al chocar entre sí y deshacerse, envuelven, destruyen y sepultan, tanto al débil bote como á la sólida nave que la fatalidad arrastra hasta ella.

Me sugiere estas reflexiones, la falta de medios apropiados en nuestras lejanas costas para casos urgentes en que haya vidas que salvar.

En algunos de los parajes reputados como temibles para la navegación, debía haber estaciones semafóricas que avisasen sin pérdida de tiempo cualquier siniestro; sirenas de vapor, boyas automáticas, para anunciar al navegante, en la densidad de la niebla, la proximidad del peligro; botes salvavidas del sistema más moderno, que pudieran lanzarse, en medio de la tempestad, al socorro de los náufragos; cañones porta-amarras y otros elemen-

© Biblioteca Nacional de España

tos adoptados hoy con éxito en toda Europa y en los Estados Unidos.

Ese material tan necesario, no es de un costo muy subido, y podría sostenerse en parte con el óbolo popular, contando además con que el Gobierno y las Cámaras, en vez de sancionar concesiones onerosas, prestasen su eficaz concurso á obras de verdadera humanidad y patriotismo.

. . . . . .

Fondeaba en esos momentos cerca del *Emperor* el vapor *General Lavalleja*. Como conducía á su bordo al señor Sosa, práctico mayor de la República, cuya opinión y recto criterio en asuntos de mar he considerado siempre de suma importancia, mandé á su costado nuestro bote, invitando á dicho señor á que se trasladara al faro.

Aceptó agradecido el ofrecimiento que le hice y siguió inmediatamente para tierra.

Allí estaban el coronel Solari, inspector de policías del Departamento, A. P. Domínguez, empleado de la receptoría, el subcomisario Sosa, varios respetables vecinos de Rocha y un grupo numeroso de loberos, con su jefe José Cruz á la cabeza, todos los cuales se disputaban solícitos el honor de ser útiles á los desventurados náufragos que llegaron hasta ellos en demanda de socorro.

Tal conducta es digna por todos conceptos del mayor encomio.

Yo oí de los labios de casi todos los sobrevivientes de la catástrofe de la *Rosales* que hallaron refugio en el Polonio, palabras de entusiasta elogio hacia los que ellos llamaban sus segundos salvadores.

Al dirigirme á la casa de don Pedro Grupillo, donde

© Biblioteca Nacional de España

se encontraban alojados el señor Fúnes y algunos de sus compañeros de infortunio, entré, invitado por el señor Domínguez, á un pequeño galpón que servía de capilla ardiente, en la que se velaban los cadáveres de dos de los cinco marinos que perecieron al arribar al Cabo, jóvenes ambos, en los primeros albores de la vida. Me conmoví al contemplarlos rígidos, descompuestos, con la cara destrozada y el cuerpo casi desnudo ¡Los habían trasladado la víspera al sitio en que se hallaban, para darles sepultura en hospitalario suelo, aunque lejos de los patrios lares!

¡Cuando ya veían próxima la anhelada tierra, cuando extenuados por tanta lucha sintieran renacer en su pecho la esperanza al tocar la quilla la playa salvadora! ¡una enorme rompiente, seguida de otra y otra, tumba el débil bote, lo envuelve en su vertiginoso torbellino, y ora lo sacude contra los acantilados, ora lo arrastra con ímpetu mar afuera, haciéndole juguete de su furiosa saña!

Entonces, los que unidos y resueltos disputaron durante tantas y tan largas horas la vida á los elementos desencadenados, al fin, dispersos y desfallecidos, ¡son arrojados casi sin aliento sobre los fríos y temblorosos arenales!

La semi-asfixia que produce la sumersión rápida en organismos ya muy debilitados, se apoderó de la mayor parte de aquellos marinos, y vano es pretender que luchen los que han perdido hasta el instinto de la propia conservación. Nada valen la fortaleza de espíritu ni el valor heroico de que se diera prueba en los momentos supremos; cuando aquel desfallecimiento fatal se apodera

© Biblioteca Nacional de España

del hombre, domina todas sus facultades y le vuelve insensible.

Mientras la propicia suerte salvaba á casi todos los tripulantes de la frágil embarcación, ¡la suerte adversa hacía que algunos sucumbieran arrebatados por las olas, y cayeran otros transidos de frío y de fatiga, acosados por el crudo viento de los médanos del Polonio, tan fatales como sus maldecidos peñascos!

¡Los bramidos del huracán, en tan horrible noche, ahogaron los postreros lamentos de aquellos mártires del deber, que hoy tienen por tumba, unos el Atlántico y otros la tierra hermana que los abriga cariñosa!

¡Giralt, Gayer, Heggie, Casas y Silvany duermen el sueño eterno velados por el ángel de la patria!

. . . . . .

Llegué á la casa que habita el señor Grupillo en el solitario faro, donde fuí recibido con demostraciones de sincera amistad.

En un modesto cuarto, cuya puerta de entrada mira al Este, se hallaban, alrededor de una mesa, varios oficiales argentinos, participando de una abundante comida con que el bondadoso Grupillo los obsequiaba.

Constituían un grupo digno de ser trasladado al lienzo por el pincel del inspirado Blanes.

Los trajes que vestían, verdadera miscelánea en formas y colores, eran humilde obsequio prodigado en tan aciaga circunstancia por la generosidad de Grupillo, Domínguez y los pobres pobladores de esos desamparados lugares.

En los macilentos rostros de aquellos jóvenes estaba impreso el surco que les habían producido los hondos pa-

© Biblioteca Nacional de España

decimientos que soportaron; pálidos y ojerosos, conservaban empero en sus fisonomías los rasgos varoniles que caracterizan á una raza vigorosa y noble.

Agradecí, sin aceptar, la galante invitación que me fué hecha de compartir con ellos los bien condimentados alimentos y seguí para la habitación inmediata, en donde, quebrantado y enfermo, encontré, tendido sobre un catre, á mi antiguo amigo el comandante Fúnes. Se incorporó al verme y nos dimos un cariñoso abrazo.

Me relató á grandes rasgos su infortunio, las peripecias del naufragio, su salvación y la de una parte de sus compañeros, revelándome al mismo tiempo sus angustias por la suerte que podían haber corrido los demás tripulantes.

Tenía hinchadas las manos y las muñecas por el continuo manejo del timón durante el largo viaje; todos los músculos de su cuerpo se habían resentido sensiblemente á causa de la violenta posición en que tuvo que permanecer, sentado sobre la borda del bote, casi en cuclillas, soportando las ráfagas y chaparrones que incesantemente le azotaban.

Es tremenda la situación en que se encuentra el que dirige una frágil lancha en medio del océano, en circunstancias terribles de tempestad, teniendo que hacer una travesía peligrosísima, cuyo fin no se conoce, y cuando de la serenidad y pericia del timonel depende la salvación común.

En ese caso se encontraba Fúnes. Tenía que medir con fría calma el movimiento de las olas embravecidas que amenazaban envolverle; siempre con la vista fija y

© Biblioteca Nacional de España

el brazo firme para orzar ó derivar á tiempo, á fin de que una mala guiñada no hiciera zozobrar su embarcación.

Por eso estaban tan aniquiladas sus fuerzas y hasta había desaparecido la vivacidad de su enérgica mirada.

Triste por su desgracia, y más triste aun por la espantosa duda que le atormentaba respecto de la suerte de sus demás compañeros, me pidió corriera á auxiliarlos.

Varios de los oficiales allí presentes se brindaron á acompañarme, entre ellos el capitán Mohorade; pero su jefe, en vista del mal estado de salud de la mayor parte, sólo permitió fueran conmigo su segundo Victorica y el subteniente Irizar. Explicar la satisfacción que demostraron esos dignos marinos al ser honrados con tan noble cargo, no es decible; parecía que contaban con la seguridad de encontrar á los que habían sido sus buenos y disciplinados subalternos.

Después de despedirnos de los que allí quedaban y de agradecer á Grupillo sus nuevas atenciones para con nuestra casa, seguimos hacia el embarcadero, donde nos esperaba una ballenera con don José Cruz y sus peones, que nos condujo á nuestro vapor.

Ya á bordo, hice levar inmediatamente anclas; entregué el mando del buque al capitán Victorica y emprendimos viaje con proa al Este, en cumplimiento del cometido que se nos había confiado.

Eran las tres de la tarde del día 13 cuando salimos del Cabo Polonio. Había viento fresco y fuerte mar de leva.

Para ejercer la mayor vigilancia se ordenó permane-

© Biblioteca Nacional de España

ciera de guardia sobre la casilla del timonel, un marinero, — que era á cada hora relevado, — con orden de avisarnos en seguida que distinguiera en el horizonte cualquier objeto que llamara su atención.

Habría transcurrido una hora, cuando se distinguió, como á seis millas cuarta Sudeste de nuestra proa, un vapor que navegaba de una manera extraña. Tan pronto hacía rumbo al Sur como al Norte, al Este como al Oeste. Inmediatamente supusimos que lo guiaba la misma misión que á nosotros.

De pronto, cuando nos dirigíamos hacia él, el vigía, desde su apostadero, lanzó una entusiasta exclamación. Al parecer, dos embarcaciones pequeñas, con sus velitas desplegadas, se veían bordejeando á lo lejos. La ilusión era completa. No podían ser sino las lanchas de la *Rosales*.

Hicimos dar toda la fuerza á la máquina y funcionar el ventilador para acercarnos á ellas antes que otros nos arrebataran la gloria de ser los salvadores.

El *Emperor* parecía que volaba sobre aquel imponente y encrespado mar; tan pronto se sumergía su afilada proa, como se levantaba orgullosa para volver á caer dando una nueva y estruendosa cabezada.

Aunque gigantescas olas se interponían en nuestra ruta, no pensábamos en el peligro; nuestro espíritu sólo se hallaba animado por el deseo vivísimo de llegar hasta los botes, que, en la impaciencia que sentíamos, nos parecía que marchaban en razón inversa de nuestro anhelo.

El vapor que un momento antes habíamos divisado, resultó ser el *Nordsman*, perteneciente á la Empresa Telégrafo Platino Brasilero, y lo que nuestra fantasía su-

© Biblioteca Nacional de España

puso dos embarcaciones, no eran sino boyas con banderolas rojas que los tripulantes de aquél colocaron á corta distancia una de otra para orientarse en el arreglo del cable, operación que estaban efectuando.

Nos pusimos al habla, y la más triste decepción sucedió á nuestra anterior alegría. El comandante de aquel buque ignoraba el fatal suceso, y no pudo, por lo tanto, darnos noticia alguna que nos encaminara á un feliz resultado. No decayó por eso nuestro ánimo. Seguimos navegando en alas de nuestras esperanzas toda la tarde y noche de aquel día.

A las doce m. del 14, Irizar y Mercevich tomaron la altura para conocer el punto en que nos encontrábamos. También se echó el escandallo sin hallar fondo.

Según la opinión de aquellos señores, habíamos hecho una marcha de 120 millas.

Se resolvió continuar el mismo rumbo hasta las seis p. m., á cuya hora el capitán Victorica calculaba que llegaríamos á las proximidades del lugar de la catástrofe.

Sólo encontramos en el largo trayecto recorrido, algas, y tiburones que de cuando en cuando aparecían por nuestro costado de babor, como queriendo tragar la quilla del bote que llevábamos colgado de los pescantes.

A intervalos, alentadoras esperanzas nos sonreían. Multitud de gaviotas y otras aves marinas, que en bandadas revoloteaban muy cerca de nosotros, eran, según el señor Alsina, seguro presagio de la proximidad de buques en aquellas poco transitadas regiones.

Tales augurios, origen de tanta dicha anticipada, no se realizaron.

© Biblioteca Nacional de España

A las seis p. m., después de haber navegado cerca de ciento sesenta millas sin resultado alguno, hicimos rumbo al Sudoeste, ejerciendo, aunque de noche, la vigilancia compatible con la obscuridad, sin que hubiéramos tenido siquiera la suerte de que nos alumbrara algo un firmamento estrellado.

El viento seguía Norte fresco y el mar estaba agitadísimo.

Momentos hubo en que la popa del *Emperor* parecía separarse de la proa, tales eran las trepidaciones y bandazos que lo sacudían.

A la una de la mañana subí á cubierta para hacer colocar un encerado sobre la claraboya de la cámara, que habiéndose roto, daba entrada á la fuerte marejada que nos invadía.

Toda la tripulación estaba de pie, no oyéndose más voces que las de mando.

Para calentar algo el cuerpo de nuestros bravos marineros, cuyas ropas estaban empapadas, se les servía café en abundancia.

Victorica é Irizar, siempre serenos, cambiaban opiniones con Mercevich y Alsina, demostrando en su argumentación los profundos conocimientos que poseen de la carrera á que con tanto afán se dedican.

El desastre y los sufrimientos en nada disminuyeron su entereza de ánimo.

Nos relataron con todos sus detalles los episodios de la catástrofe de la *Rosales*.

Victorica no se cansaba de elogiar la conducta del comandante Fúnes, al que, según él, debían únicamente su salvación.

© Biblioteca Nacional de España

Siempre templado, jamás un rasgo de debilidad alteró su semblante ante la inmensidad del peligro, cuando á bordo de la *Rosales* disputaba al huracán aquel buque destinado á hacer flamear en lejano continente el pabellón que ondulara glorioso en las cimas más altas de los Andes, y que ahora, como emblema de confraternidad, iba, en un aniversario memorable, á saludar en la madre patria á la primer enseña de pueblo civilizado que ondeara en las selvas vírgenes de América.

Pero el esfuerzo del hombre, como todo lo que está sujeto á la naturaleza humana, tiene su límite. ¡La *Rosales*, á pesar de la pericia de su jefe y del valor de sus tripulantes, se hundió para siempre en los abismos del Atlántico!

. . . . . .

La alborada del nuevo día apareció al fin, y con ella renació la esperanza de terminar la jornada encontrando á los náufragos, que era nuestra única aspiración.

Seguimos navegando todo aquel día sin distinguir tierra. No fué posible hacer uso del sextante porque el horizonte se mantuvo obscuro y el sol cubierto por densos nubarrones.

Nos guiábamos por la brújula y los sondajes.

En el primero de éstos, á las dos p. m. del día 15, encontramos cincuenta brazas de agua y fondo duro de arena fina; en el segundo, á las seis y treinta p. m., diez y seis, en las mismas condiciones. Consultando la carta, notamos que marcaba esa profundidad, tanto dentro del estuario como en las inmediaciones de la Coronilla.

Seguros de encontrarnos en el Río de la Plata, calcu-

© Biblioteca Nacional de España

lando además, por la calidad del fondo, estar cerca de la costa oriental, como medida de precaución para evitar cualquier percance, empezamos á navegar con tal lentitud que apenas se movía la hélice.

A las diez p. m. echamos nuevamente el escandallo y encontramos trece brazas y la misma clase de fondo que en los anteriores sondajes.

Uno de los expedicionarios aseguró que estábamos sobre el temible Albardón, en la costa de Río Grande, pero los oficiales argentinos y los prácticos se burlaron de semejante aserto.

A las diez y quince p. m. sucedió como por encanto, al viento y marejada, la calma más completa.

Echamos la sonda por última vez en esa noche y encontramos diez brazas y media de profundidad.

Hasta el cielo parecía que se había cansado de mostrarse airado, pues se cubrió de estrellas que disminuyeron algún tanto las tinieblas de aquella noche.

Lobos marinos de clase fina, en considerable número, nos rodearon, acercándose tanto al *Emperor*, que Benito preparó los arpones para matar algunos y aprovechar sus riquísimas pieles.

La presencia de tales anfibios y la calma reinante, dieron motivo á que Preve y Borrazás afirmaran que nos encontrábamos al abrigo del Banco Inglés por su parte Sur.

Participando de esa creencia, decidimos fondear.

Por primera vez en nuestro borrascoso viaje, pudimos entregarnos al descanso sin zozobra, pues el *Emperor* se balanceaba tan muellemente que parecía estar sobre las tranquilas ondas de un lago.

© Biblioteca Nacional de España

Quedó parte de la dotación de guardia, y el resto se iba á entregar en breve al reposo.

Antes de dormirnos, Victorica é Irizar, perdida totalmente la esperanza, me manifestaron su profundo desconsuelo por el fracaso de la expedición.

El nuevo día nos despertó con un tiempo espléndido y un sol radiante, pero la ansiada tierra no aparecía en el horizonte.

Zarpamos á la seis a. m. del 16, y á las siete y treinta se columbraron, por fin, las sierras cercanas á Punta Ballena, pudiéndonos así orientar para hacer rumbo fijo.

Creíamos que, como nosotros, todos los de á bordo hubiesen pasado la noche tranquilamente, pero Borrazás nos sorprendió con la noticia de que habíamos estado á punto de naufragar.

Al entrar algunos marineros en el rancho de proa para entregarse al descanso, lo encontraron anegado hasta el nivel de sus camarotes.

Inmediatamente comunicaron la desagradable nueva á Benito, quien en seguida hizo poner en pie á toda la tripulación.

Nada se había notado en los demás departamentos del buque, á causa de estar separados por compartimientos estancos.

Nadie sabía á qué atribuir tan intempestivo accidente. Algunos creían que, con lo mucho que habíamos sufrido en la cruda travesía efectuada, hubieran saltado remaches ó se aflojara alguna costura de la chapa que está incrustada al derecho de proa.

Sin pérdida de tiempo se trató de armar la bomba

© Biblioteca Nacional de España

grande, mientras la gente disponible achicaba á toda prisa con baldes. Al poco rato se notaron los buenos resultados: el agua disminuía, y en tres horas y media se consiguió desagotar el rancho.

¿Qué había sucedido? Durante el día, los violentos golpes de mar rompieron el *tambucho* de proa, por el cual y por los escobenes penetró el agua que diera motivo al justificado sobresalto.

Tan silenciosa y ordenadamente se verificó la operación del achique, que nada sentimos que turbara nuestro tranquilo sueño.

Borrazás nos manifestó que en los primeros momentos, considerados muy críticos, había resuelto con los prácticos que, si el peligro aumentaba, buscarían de cualquier modo la costa para embicar en ella y conseguir así la salvación común. Felizmente no llegó el caso á tal extremo.

A las once a. m. divisamos la Isla de Flores, y próximas á ella, dos fragatas mercantes ancladas y un vapor que hacía rumbo directo á nosotros.

Mientras nos preparábamos para almorzar por última vez en aquella travesía, dimos orden de ponernos al habla con los buques de vela que estaban á nuestra vista. Como por su posición á causa del viento reinante conociéramos que venían de ultramar, nos dirigimos á ellos con el objeto de inquirir algo respecto á lo que en vano habíamos buscado hasta entonces. Nada favorable nos contestaron sus tripulantes.

Reconocimos en el vapor que se nos aproximaba, á la torpedera *Espora*, gemela de la *Rosales*, que ya muy cerca

© Biblioteca Nacional de España

de nosotros detuvo su marcha para dar lugar á que atracáramos á su costado de estribor.

Los señores Victorica é Irizar pasaron á su bordo, donde fueron objeto de vivísimas demostraciones de cariño.

El comandante García, jefe de la división torpedos, uno de los más distinguidos oficiales de la armada argentina, que mandaba accidentalmente el buque, estrechó entre sus brazos, con efusiva emoción, á aquellos marinos que, después de salvarse milagrosamente en dos naufragios, se habían lanzado una vez más á recorrer en un pequeño vapor nuestras costas del Atlántico y hasta el lugar del siniestro, para procurar el hallazgo de los que cuatro días antes, llenos de vigor y de coraje, desafiaran á la par de ellos, en las embarcaciones y balsa, el furor del huracán.

¡Ojalá todavía el hilo eléctrico que cruza los continentes y los mares, pudiera anunciar en sus vibraciones, que nave salvadora había desembarcado en seguro puerto á náufragos de la *Rosales*, que errantes encontrara en apartadas latitudes!

Nos despedimos de los que fueron nuestros compañeros de expedición y demás corteses oficiales de la *Espora*, y pusimos proa á Montevideo, en donde llegamos á las dos y media del mismo día.

Los señores Ministro y Cónsul Argentinos, así como muchísimas respetables personas, que esperaban ansiosas nuestra llegada, al recibir las noticias desalentadoras que traíamos del paraje de la catástrofe, se retiraron dominadas por el más sincero pesar.

Montevideo, Julio 23 de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

Notas y telegramas oficiales

CAMBIADOS DESPUÉS DE LA CATÁSTROFE DE LA TORPEDERA ARGENTINA « ROSALES »

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Montevideo, Julio 14 de 1892.

Señor Ministro:

El Gobierno de la República ha sido dolorosamente sorprendido con la pérdida del caza-torpedos *Rosales,* de la marina argentina.

Aun cuando son todavía desconocidos los detalles de la catástrofe y el número de las víctimas que ella ha producido, basta el hecho en sí para afectar hondamente el ánimo del pueblo y Gobierno Oriental, en cuyo nombre presento á V. E. las más sinceras condolencias, pidiéndole quiera llevarlas al conocimiento del Gobierno Argentino, como la expresión de un sentimiento verdadero que liga felizmente á nuestros dos pueblos, hermanos en su origen y en sus futuros destinos.

Al cumplir el deseo de S. E. el señor Presidente de la República, de manifestar á V. E. su pesar por tan doloroso acontecimiento, ruego á V. E. se sirva ver en él la expresión más íntima de mis sentimientos personales.

© Biblioteca Nacional de España

Reitero á V. E. con tan triste motivo las protestas de mi mayor consideración y amistad.

MANUEL HERRERO Y ESPINOSA.

A S. E. el señor Enrique B. Moreno, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina.

LEGACIÓN ARGENTINA.

Montevideo, Julio 15 de 1892.

Señor Ministro:

He tenido la honrosa satisfacción de recibir la nota en que V. E. se sirve manifestar, en nombre del Gobierno de la República, la dolorosa impresión producida por la pérdida del caza-torpedos *Rosales*, y me apresuro á llevar á conocimiento del Gobierno Argentino esta nueva prueba de los sentimientos que animan al Pueblo y al Gobierno de este país, con relación al nuestro.

Debo reproducir en esta nota lo que he manifestado verbalmente al Excmo. señor Presidente de la República y á V. E.: el agradecimiento del Gobierno Argentino por la insuperable actividad con que se ha procedido para prestar á los náufragos de la *Rosales* los socorros pedidos.

© Biblioteca Nacional de España

En medio de la angustia que invadía mi espíritu en aquellos tristes momentos, me sentí confortado al ver la buena voluntad, el interés afectuoso con que todos obedecían las órdenes del señor Presidente de la República, para acudir rápidamente en auxilio de los náufragos, desde el señor Ministro de la Guerra, que se trasladó personalmente á la Comandancia de Marina para impartir instrucciones, hasta el último de los tripulantes del *Lavalleja* y de la *Suárez*.

V. E. me ha de permitir hacer en esta ocasión una mención especial del señor coronel Julio Muró y de sus empleados subalternos.

Acepto reconocido esta manifestación del Gobierno Oriental y veo en ella lo que V. E. expresa con levantada elocuencia: la expresión de un sentimiento verdadero que liga á nuestros dos pueblos, hermanos en su origen y en sus futuros destinos.

Por mi parte, agradezco de todas veras las sinceras condolencias que V. E. ha querido expresar personalmente, y me complazco en retribuir cordialmente la expresión más íntima y afectuosa de mis sentimientos.

ENRIQUE B. MORENO.

A S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor don Manuel Herrero y Espinosa.

© Biblioteca Nacional de España

DEL SEÑOR MINISTRO DE LA GUERRA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, TENIENTE GENERAL DON NICOLÁS LEVALLE

Ministro de Guerra. — Buenos Aires, Julio 15.

á Ministro Enrique B. Moreno.

Urgente. — Oficial. — En contestación á su telegrama de la fecha, me es grato participarle que acabo de recibir telegrama del contraalmirante Solier, que anoche llégaron á Bahía, sin ninguna novedad, el *Brown* y el *25 de Mayo*, y que hoy seguirán viaje.

Ruégole quiera hacer presente en mi nombre al señor Ministro de la Guerra y Marina de ese país, las expresiones de gratitud que me obligan hacia su persona, por las oportunas y generosas medidas que ha tomado, interesándose por la suerte de los náufragos de la *Rosales*, y por lo tanto, que me congratulo en enviarle mis más cordiales sentimientos de amistosa benevolencia, y particularmente ofrecerle mis plácemes por sus generosos auxilios.

Anoche telegrafié al comandante García ordenándole que permaneciera veinticuatro horas más, haciendo crucero, hacia los rumbos más convenientes, y que si después de ese tiempo no obtenía datos sobre la tripulación del barco naufragado, regresara á este puerto.

Tiene el agrado de enviarle un expresivo apretón de manos con el afecto de siempre, su amigo

N. LEVALLE.

© Biblioteca Nacional de España

El señor W. W. Mead, comandante del crucero norteamericano *Essex*, mandó ayer 13 á la Legación Argentina al alférez de fragata señor Walter Hulme, para poner en conocimiento del señor Ministro Moreno, que su nave estaba pronta para hacerse á la mar con el objeto de auxiliar á los náufragos del *Rosales*. Acción tan humanitaria como noble, fué agradecida por el señor Ministro en nombre del Gobierno Argentino. —(De *La Razón* del 14 de Julio de 1892).

Parte oficial

Señor Comandante de Marina y Capitán General de Puertos, Coronel don Julio Muró.

Habiendo el que suscribe recibido orden de V. S. con el fin de prestar auxilio á los náufragos que se encontraban en el Polonio, pertenecientes á la torpedera argentina *Rosales*, salí de este puerto el día 12 del corriente á las nueve y cuarenta y cinco p. m. en el vapor *General Lavalleja*, perteneciente á esta repartición.

Navegamos sin novedad, llegando al punto de mi destino á la una p. m. del día siguiente, y en el que encontré al vapor remolcador *Emperor*, que había salido de este puerto poco después que nosotros.

En el momento de fondear, me fué mandado por el señor Lussich el bote de su bordo, en el que inmediatamente me embarqué para tierra con el objeto de ver al

© Biblioteca Nacional de España

comandante de la *Rosales*, el que se encontraba hospedado en las habitaciones del encargado del faro de Polonio, conjuntamente con los oficiales y maestranza del buque naufragado.

Me presenté al referido comandante, que se encontraba en cama enfermo, poniéndome á sus órdenes por disposición de V. S., lo que agradeció, manifestándome que deseaba salir en el acto para esta ciudad con todos sus compañeros, que se encontraban estropeados y semi-desnudos, pues que habían sido muchas las fatigas sufridas, al extremo de habérseles tumbado el bote en el momento de aproximarse á la costa, en cuyo accidente se perdieron cinco personas de las veinticinco de que se componían las que se salvaban en el citado bote, y á más, habían soportado mucho frío durante las 48 horas que navegaron en la precitada embarcación, todos mojados y faltos de alimentos.

Pidió entonces el comandante Fúnes al señor Lussich zarpase con el *Emperor* á las órdenes del segundo comandante de la *Rosales* y un oficial del mismo, con el fin de buscar á sus demás compañeros que andarían por el mar, lo que se efectuó á las tres y cuarenta y cinco p. m. En tal virtud, hice el telegrama á V. S. dando cuenta de mi regreso á esta, en donde llegué al subsiguiente día á las ocho a. m., conduciendo á 18 náufragos.

El comandante del *Rosales*, oficiales y demás personas salvadas, no tienen palabras con qué agradecer los importantes servicios que les fueron prestados en la costa por los que se dedican allí á la faena de lobos, los del encargado del faro del Polonio y su señora, los que con-

© Biblioteca Nacional de España

tribuyeron en cuanto les fué posible á aliviar la amarga pena que les embargaba, proporcionándoles ropas, alimentos y todo género de atenciones.

Excusado sería manifestar, que á bordo del *Lavalleja* ordené se les proporcionara todas las comodidades posibles en relación á las que se pueden disponer en el citado vapor.

Cumplo á la vez un deber de justicia manifestando que, de lo que he podido oir de los labios de oficiales y maestranza de la *Rosales*, se debe el haberse salvado estos veinte hombres, á la serenidad y pericia del comandante Fúnes, que en el momento de más inminente peligro todo lo miró con calma, disponiendo, como se pudo, que se arrojara al mar toda la tripulación en botes y balsas.

La República Argentina puede decir con razón que cuenta en su escuadra con un marino sereno y valiente: el comandante Fúnes.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Manuel Sosa,
Práctico Mayor.

Montevideo, Julio 15 de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS.

Montevideo, Julio 15 de 1892.

Dese cuenta al Ministerio de Guerra y Marina, y publíquese.

Muró.

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIO

DEL

LUGRE INGLÉS «KAFFIR CHIEFF»

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

NAUFRAGIO

DEL

LUGRE INGLÉS «KAFFIR CHIEFF» (1)

(OCURRIDO EL DÍA 20 DE SEPTIEMBRE DE 1892)

El huracán imperaba furioso, agitando las olas del caudaloso Plata. La noche, negra y aterradora, fué turbada en su lóbrego silencio por el ronco estampido de los truenos, las exhalaciones de los rayos y el ruido estrepitoso de la granizada que caía sobre las azoteas y calles de esta pacífica ciudad.

Se había realizado el pronóstico del barómetro, que desde la tarde del día 19 de Septiembre anunciaba que una gran tormenta estaba próxima á estallar.

En la madrugada del día 20, cuando la colonia italiana se preparaba para festejar solemnemente uno de los más grandes aniversarios de su patria, el puerto de Montevideo presentaba un espectáculo imponente. Las naves

(1) El detalle de este desastre, hasta llegar á la costa el *Kaffir Chieff*, me fué relatado por el práctico don Francisco Illich; lo que sucedió después de encallado el buque, es de pública notoriedad.

© Biblioteca Nacional de España

de todas las naciones surtas en él, se sacudían de una manera violenta á impulso del olaje alborotado; la impetuosidad del viento era tanta en la embocadura de la rada interior, que ahogaba las voces de mando dadas á muy cortas distancias. Los golpes de mar invadían por sobre las bordas las cerradas cubiertas, haciendo que flotaran y chocaran en confusión los objetos que contenían; las reforzadas amarras crujían con estrépito, debido á las incesantes y rudas cabezadas, arrancando las anclas fuera de su tranquilo lecho y poniendo en serio peligro á los buques, á cuyo bordo se ejecutaban todas aquellas maniobras que tendían á su salvación.

El lugre inglés *Kaffir Chieff*, recién llegado de Europa, había estado esperando órdenes de sus consignatarios, anclado en la entrada del puerto. El práctico que debía conducirlo, don Francisco Illich, se embarcó en la tarde del 19, después de recibir su capitán instrucciones para seguir viaje á la mayor brevedad posible hasta Fray Bentos, último punto de su destino, en donde tenía que entregar su cargamento, compuesto de carbón y maquinaria, el que era esperado con urgencia.

En esas condiciones, ya despachado, le sorprendió el huracán.

A pesar de tener fondeadas todas sus anclas y filadas las cadenas, de estar la tripulación en sus puestos y de tomar todas aquellas medidas de precaución que no olvidan los marinos en tales casos, el *Kaffir Chieff* no pudo resistir á la violencia de la borrasca y era arrastrado hacia la costa Sur de esta ciudad, costa pavorosa en los temporales, y temible por estar rodeada de agudos peñascos

© Biblioteca Nacional de España

que muestran sus afiladas puntas á flor de agua, cual hambrientos tiburones dispuestos siempre á tragar las presas que llegan á su alcance.

Envuelto por el mar enfurecido, llena siempre la cubierta por el hirviente olaje que los embornales no podían despedir en la proporción que entraba, la situación del *Kaffir Chieff* era extremadamente crítica.

A las tres y media a. m. del día 20, una tremenda cabezada, seguida de otra y otra, hacen reventar con fúnebre estallido las cadenas; las voces enérgicas ó angustiadas de los tripulantes se confunden con el infernal estruendo de la tempestad. El capitán y el práctico, considerando el peligro inminente, hacen desplegar sin pérdida de tiempo la vela de estáy para tratar de entrar en el puerto, esquivando la restinga de la punta de San José, y encallar en arenosa playa. Desgraciadamente, el recio pampero, de un solo soplo, le arrebató todo el paño, y el *Kaffir Chieff,* impelido por el viento y la marea, volaba sobre las crestas ó entre los pliegues de las olas, en dirección á aquellos temidos peñascos de la costa Sur, que á todo trance pretendieron evitar.

En tan solemnes momentos, cortaron los acolladores, para dejar sueltas las jarcias, á fin de abatir la arboladura y tratar por ese medio de que el huracán tuviera menos blanco, disminuyendo así la marcha del perseguido buque. ¡Todo fué inútil! Un tremendo golpe contra las duras rocas detiene su frenética carrera; salta sobre ellas agitado; los dos palos mayores se derrumban al violento choque; el mar penetra por los inmensos rumbos recién abiertos y el *Kaffir Chieff* se sacude unos minutos mo-

© Biblioteca Nacional de España

ribundo, entregando su cuerpo destrozado al Plata majestuoso, después de haber luchado heroicamente en la desigual contienda.

Las rompientes asaltan y hacen crujir el casco de un modo espantoso, ¡mientras los corazones de los desventurados náufragos se agitan estremecidos por la perspectiva de la horrible muerte que ven inevitable ante sus ojos!

Todo este fúnebre episodio tenía lugar á cincuenta metros de tierra firme, al lado de la hermosa ciudad, iluminada por la luz artificial en sus rectas y accidentadas calles, y por la alborada del nuevo día, que ya empezaba á dibujarse como para alentar á aquellos infelices que tenían contados los momentos de vida que les quedaban.

Illich tenía á pocos pasos de su cercana tumba á su numerosa familia, á su amada esposa y sus tiernos hijos, que ignoraban el fatal suceso, ¡y que ignoraban también, cuanto pasaba en aquellos terribles momentos en el alma de su angustiado padre!

¡La claridad del día vino, por fin, á iluminar aquella escena de desolación y de exterminio!

Las reventazones llegaban con sus blancas espumas á cubrir toda la esplanada contigua al terreno del señor Piria, por la parte trasera del hospital inglés.

Allí, azotados por el agua del mar y por los chubascos de las nubes, había muchos centenares de personas que rodeaban aquellos contornos, anhelosas de hacer algo en beneficio de los pobres marinos que se agitaban convulsivamente á cada estremecimiento del mutilado lugre.

© Biblioteca Nacional de España

Tumbado completamente de la banda de estribor, mostraba apenas sobre la superficie una pequeña parte del casco, pues la proa, hasta el palo de mesana, estaba sumergida.

Los náufragos se mantenían asidos á la regala de popa del costado de babor, castigados por las olas que, al cubrirlos, les hacían estrellarse contra las amuradas y cámara, recibiendo rudos golpes que amenazaban ultimarlos.

En tan supremos instantes, la Comandancia General de Marina, con un celo encomiable, mandó su mejor vapor, el *General Lavalleja*, y varios marineros por tierra á cargo de oficiales competentes, los que, ayudados por la policía de aquella sección, hacían cuantos esfuerzos eran imaginables á fin de que llegaran hasta aquellos infelices los elementos de que disponían para llevar á cabo con éxito su noble misión. ¡Nada pudieron conseguir! Las rompientes, embravecidas al quebrarse en la acantilada costa, levantaban montañas de agua que hacían imposible coronar la generosa empresa.

Los señores Pascual, Escofet y C.ª mandaron también sin pérdida de tiempo sus valientes vapores, los que tampoco pudieron acercarse al lugar del siniestro, por el grave riesgo de zozobrar.

La impetuosidad del mal tiempo había cambiado aquella costa, generalmente apacible en los días primaverales, en insuperable catarata de rugientes olas que envolvía y destrozaba cuanto se le ponía por delante.

¡Los desesperados náufragos, extenuados de tanto batallar por la vida, consideraban ya seguro su próximo y trágico fin! ¡habían perdido sus últimas esperanzas!

© Biblioteca Nacional de España

¡De repente el *Plata*, ángel salvador en las más recias tempestades, apareció por segunda vez ante su vista, reanimando á los abatidos marinos que ya se habían creído abandonados! (1)

Derrotado también en su primer tentativa, había tenido que arribar al puerto; pero su patrón, el bravo Domingo Raffo, y sus heroicos tripulantes, no se dieron por vencidos: vuelven al teatro del combate, armados de un bote salvavidas, y consiguen, después de inauditos esfuerzos hábilmente dirigidos, la más completa victoria, arrebatando al mar ocho vidas que ya estaban próximas á sucumbir.

Esa gloriosa jornada es una página más que agregar á las numerosas que ya tienen nuestros leales servidores.

Una sola víctima hubo que lamentar en aquel desastre. Fué un joven marino que pereció arrebatado por una tremenda ola, en momentos en que iba á ser salvado.

El inmenso pueblo que había acompañado al *Plata* en todas sus evoluciones salvadoras, lo acompañó también por toda la costa hasta el feliz desembarque de los náufragos, siendo frenéticamente aclamados los audaces y valientes tripulantes, otra vez vencedores en ruda lucha contra los elementos desencadenados.

Los salvados, antes de bajar á tierra, abrazaban con efusivo agradecimiento á Raffo, á Bartolozzi y á sus de-

(1) Solo contábamos en ese día con el *Plata*, pues el *Emperor* soportó todo el huracán en viaje entre Buenos Aires y Montevideo, llegando á este puerto á las cuatro p. m., con serios desperfectos.

© Biblioteca Nacional de España

más compañeros, que expusieron sus vidas por librarles de una muerte segura.

Montevideo, 24 de Diciembre de 1892.

DECLARACIÓN

Con esta fecha se presentaron ante esta Comandancia General de Marina, el capitán, piloto y tripulantes del lugre inglés *Kaffir Chieff*, y declararon: que á causa del fuerte tiempo desencadenado anoche, el buque de la referencia empezó á garrear á las tres y media a. m. y filaron toda la cadena; por un ancla 120 brazas y por la otra 75 ídem. Que á pesar de esto, y continuando de una manera ascendente el viento y mar de Sud-sudoeste rompiéndose la cadena de sotavento, que constaba de 120 brazas, filaron la que estaba en barlovento; en tal virtud largaron todo el paño que creyeron conveniente para ver si salvaban de la costa.

Todo fué inútil, porque el buque se vino sobre la costa, rompiendo el viento todo el velamen, zozobrando sobre las rocas á las cuatro y treinta y cinco a. m., sin que los auxilios que se le querían prestar, tanto por la marinería de la Capitanía, cuanto por los vaporcitos *Plata, Uruguay* y *General Lavalleja*, fueran suficientes para salvar las vidas que corrían inminente peligro en aquel momento.

Que más ó menos á las siete a. m., el vapor *Plata*

© Biblioteca Nacional de España

hizo la última tentativa con un pequeño bote salvavidas, tripulado por dos hombres, consiguiendo salvar á los que subscriben del peligro que corrían, conduciéndolos á tierra.

Antes de que esto sucediera, acaeció que un fuerte golpe de mar llevara de la cubierta al marinero llamado Tomás Yenkins, de 21 años de edad, soltero, natural de Aberairon S. W. (posesión inglesa), y cuya filiación es la siguiente: color blanco, alto, delgado, bigote rubio, cabello idem, nariz aguileña, boca regular; vestía así: camiseta gruesa, no calzaba botines en razón de que el capitán ordenó que toda la tripulación se desprendiera de sus trajes de agua y se colocara los salvavidas.

Hace constar, además, que en el último momento, el capitán hizo picar el palo mayor, tomando las medidas que el caso requería.

Es cuanto al respecto tiene que declarar, y lo firman ante mí.

D. Evans — Reis Jones — N. Silveyra,
Jefe de punto.

Montevideo, Septiembre 26 de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

Notas oficiales y telegramas

Montevideo, Septiembre 20 de 1892.

COMANDANCIA DE MARINA Y CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS.

Señores Felipe Lussich é hijos:

Tengo el agrado de dirigirme á ustedes felicitándoles por el valioso concurso prestado por el personal de su vapor *Plata* á los desgraciados tripulantes del lugre inglés *Kaffir Chieff*, naufragado en las primeras horas del día de hoy, en la costa Sur de este puerto.

No cabe duda que, debido á los humanitarios esfuerzos de sus valientes empleados, deben su salvación los referidos náufragos, y sólo es de lamentar que tan heroicos esfuerzos no hayan podido arrancar al mar á uno de ellos, que pereció ahogado.

Con tal motivo, me es grato saludarles con mi mayor consideración y aprecio.

Julio Murú.

© Biblioteca Nacional de España

CONSULADO GENERAL DE SU MAJESTAD BRITÁNICA.

Montevideo, Septiembre 26 de 1892.

Señores:

Me complazco sobremanera en dar á ustedes mis sinceras felicitaciones por los servicios prestados por el vapor *Plata* en auxilio de la tripulación del lugre inglés *Kaffir Chieff*, que naufragó durante el temporal de la madrugada del 20 del corriente mes sobre la costa Sur de esta ciudad.

Indudablemente se debe la salvación de las vidas de la tripulación de dicho lugre á los heroicos esfuerzos del personal del *Plata*, pero especialmente al patrón Domingo Raffo y al maquinista Ernesto Bartolozzi. También debo hacer mención especial de los servicios prestados por los marinos Gerónimo Traverso y Angel Promone, que fueron en el bote del *Plata*, á riesgo de sus propias vidas, para traer los náufragos á bordo de ese vapor.

Me será muy grato el deber de llevar al conocimiento del Gobierno de Su Majestad Británica estos hechos valientes y los nombres de los que tomaron parte en tan noble acción.

Saludándoles atentamente, soy de ustedes seguro servidor.

ERNEST SATOW.

Señores Felipe Lussich é hijos. — Montevideo.

© Biblioteca Nacional de España

Londres, Noviembre 14 de 1892. (1)

El Gobierno inglés ha resuelto premiar á la tripulación del remolcador *Plata*, por haber salvado la vida de los tripulantes del lugre inglés *Kaffir Chieff*, naufragado cerca de Montevideo.

En los diarios ingleses *Evening Standard* y el *Times* del 16 y 17 de Noviembre del corriente año, se lee la siguiente noticia:

«El Almirantazgo ha agraciado con cuatro medallas, dos de oro y dos de plata, y una suma de dinero, á la tripulación del remolcador *Plata*, en recompensa de sus servicios en salvar la tripulación del lugre inglés *Kaffir Chieff*, de Banff, el cual naufragó sobre unas rocas cerca de Montevideo, el 20 de Septiembre último.

«Los premios están así repartidos:

«Domingo Raffo, patrón, una medalla de oro.

«Ernesto Bartolozzi, maquinista, una medalla de oro.

«Gerónimo Traverso, marino, una medalla de plata y dinero.

«Angel Promone, marino, una medalla de plata y dinero.»

---

(1) Telegrama recibido por *La Nación* de Buenos Aires y por nuestra prensa.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

EL "EMPEROR" EN LA BORRASCA

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

EL "EMPEROR" EN LA BORRASCA (1)

De repente, toda la ciudad se estremeció al soplo furioso de una racha del Pampero; puertas y ventanas se golpearon con estrépito, quebrando sus cristales; flamearon las banderas, dando chasquidos de látigo y haciendo doblegar las cimbreantes astas, y todos los papeles dispersos por las calles volaron en raudo remolino como bandada de aves espantadas, huyendo del peligro, mientras los alambrados del teléfono arrancaban zumbidos al viento, como gemidoras arpas eólicas suspensas en el espacio.

La calma gris de aquel mediodía lluvioso, transformóse en un minuto en desatada borrasca que parecía querer arrasarlo todo á su paso. Nubes sueltas, desprendidas del entoldado cielo, volaban rastreras, desgarrándose contra las agudas flechas de los pararrayos; y la mar, despertada de su tranquilo reposo, se agitaba en las violencias de la tempestad, que removía sus senos. El puerto era el esce-

(1) Artículo editorial de *La Razón* del 31 de Octubre de 1892, escrito después del temporal del día 28 de Octubre.

Sansón Carrasco es el seudónimo del distinguido escritor señor Daniel Muñoz, redactor de *La Razón*.

© Biblioteca Nacional de España

nario que atraía la curiosidad de todos, y á poco rato de iniciarse la tormenta, se agrupaban centenares de curiosos en la costa, escalonados desde los depósitos de Capurro hasta la Comandancia de Marina, guareciéndose tras de los edificios.

El viento entraba directo por la boca de la bahía, arreando las olas, que se atropellaban las unas sobre las otras, haciendo cabecear los buques, que aproados al Pampero, se aguantaban con las cadenas y calabrotes tesos de sus amarras. Las embarcaciones del tráfico, sorprendidas en su faena de carga al costado de los trasatlánticos, volvían á sus fondeaderos, dejándose llevar por el oleaje, sobre el cual rodaban como pesadas moles; y una tras otra, pasaron tres barcas pescadoras, corriendo á impulsos de sus velachos de proa, aferrada la latina á la alta entena, flameantes como gallardetes los girones de la tela desgarrada por los primeros embates de la racha. Volaban los barquichuelos, pasando del lomo de una ola al seno de la otra, en una huída desesperada, como aves malheridas en reclamo del nido, esperadas con ansia por las mujeres é hijos de sus tripulantes, que desafiando la borrasca, asidas á los pescantes de los muelles, miraban afanosas el mar para descubrir entre las turbulentas aguas la proa alterosa de las barcas salidas por la mañana, engañadas por la pérfida calma del cielo, y que volvían desbandadas, ahogándose entre espumas barrosas.

El viento arreciaba por minutos. A una racha seguía otra más violenta, como para consumar la obra destructora que la anterior no había podido ultimar, y ante este redoblado embate, algunos barcos empezaban á garrear,

© Biblioteca Nacional de España

impotentes las anclas para aguantar con sus férreas uñas la violencia del arrastre. El huracán abatía la soberbia de las olas, desmenuzando sus crestas en esquirlas, que volaban como dardos de cristal por sobre el mar rugiente, formando una niebla al través de la cual se entreveían los pesados cascos de los barcos forcejeando sobre sus cadenas como potros atados al palenque.

Y prontos para acudir en socorro de quien lo demandase, cruzaban de un lado á otro los remolcadores del tráfico, dejándose hamacar por el revuelto olaje, acercándose á ratos á la costa para pedir órdenes y apartándose nuevamente sin poder amarrar sus espías á los muelles De pronto apareció el *Emperor*, con una gran bandera al tope de su mástil altanero, pitando su ronco silbato que tantas veces ha hecho llegar un eco de esperanza á los desamparados náufragos. Parecía uno de esos pájaros marinos que sólo aparecen con la tormenta, revoloteando entre las furias del vendaval y lanzando su grito agorero de desastres.

El *Emperor* avanzó lentamente hasta abordar el muelle; se mantuvo un minuto aproado al viento mientras el patrón recibía las órdenes que desde tierra le transmitía Lussich, y en seguida, como caballo que impaciente en la raya de partida se encabrita y se atraviesa pidiendo riendas, viró, dió el flanco al Pampero, pegó un balance empinándose de proa hasta mostrar la quilla, planchó con la amura de sotavento la ola que lo columpiaba, y enderezó mar afuera, envuelto en una aureola de espuma, barloventeando impertérrito en su rumbo, sin derivar una pulgada; fantástico como un barco teatral en medio de

© Biblioteca Nacional de España

aquella dramática escena en que la tempestad desataba todos sus furores.

Y así siguió avanzando contra el huracán, coronando unas veces el olaje, hundiéndose otras en sus profundos pliegues, hasta perderse entre la niebla, dejando oir á intervalos su ronco silbato, en busca de aventuras, como caballero andante de los mares, dispuesto á socorrer á todos los agraviados por el implacable monstruo de la borrasca, desafiando las furias de Eolo y las irancundías de Neptuno, á quienes ha disputado victoriosamente la presa en repetidos encuentros, que han sido otras tantas hazañas que viven en la gratitud de centenares de hombres salvados de una muerte infalible, y en el recuerdo de todo el pueblo, que mira al *Emperor* como una gloria propia, acompañándolo en todas sus audaces escursiones con votos de éxito, seguro de verlo volver triunfante, como tantas veces ha vuelto, después de recorrer todo el vasto estuario, en medio de las más violentas tempestades que lo hayan agitado, de cuyos fastos conserva la huella en los honrosos remiendos de su casco, como muestra el guerrero sus hazañas en las cicatrices de su cuerpo.

Sansón Carrasco.

© Biblioteca Nacional de España

ACCIDENTE DEL CRUCERO INGLÉS "MAGPIE"

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

ACCIDENTE DEL CRUCERO INGLÉS "MAGPIE"

(OCURRIDO EN ESTE PUERTO EL 9 DE DICIEMBRE DE 1892)

Tres estampidos de cañón, retumbando juntamente con espantosas rachas de un temporal del Sur, anunciaron que alguna de las naves de guerra surtas en este puerto se encontraba en serio peligro y pedia inmediatos auxilios.

Al estruendo de los cañonazos sucedieron inmediatamente cohetes voladores, fuegos de bengala y salvavidas luminosos que partían de la embocadura de la rada interior, al Noroeste de la Comandancia General de Marina.

Tales señales, hechas á las nueve y quince de una noche tan tempestuosa, indicaban seguramente que algo muy extraordinario ocurría en aquel paraje.

El violento tifón estalló de improviso, sorprendiendo á las naves que se encontraban ancladas tranquilamente.

El barómetro nada había anunciado que hiciera presumir la proximidad de la borrasca.

Fué uno de esos temporales frecuentes en nuestro clima, en las estaciones del calor, cuando la temperatura sube de su estado normal.

Teníamos el *Emperor* y el *Plata* en sus respectivas amarrazones, cerca el uno del otro, con toda su dotación

© Biblioteca Nacional de España

á bordo, prontos, como siempre, para acudir á donde sea necesario, á la primer señal de alarma.

Como la demanda de socorros había partido del lugar en donde estaban entonces fondeados, guardando la correspondiente distancia, varios buques de guerra y mercantes, Domingo Raffo, patrón interino del *Emperor*, se trasladó inmediatamente, con parte de su tripulación, á bordo del *Plata* para lanzarse sin pérdida de tiempo á prestar su concurso al que tan urgentemente lo reclamaba.

La medida de transbordarse del *Emperor* al *Plata*, fué tomada por Raffo á causa de que, siendo éste el vapor de su mando efectivo, y al que profesa un cariño de padre, tenía segura confianza en el éxito. Además, que por ser más pequeño y manuable, fuera de sus reconocidas y muchas veces probadas buenas condiciones marineras, podia maniobrar mejor en aquel furioso torbellino de olas, en un sitio en el que el timonel, no solamente debe tener mucho coraje en tales circunstancias, sino también mucha pericia y buen ojo, para impedir que un accidente fatal, en un descuido cualquiera, hiciera malograr el buen resultado de la empresa, ocasionando perjuicios irreparables de vidas é intereses.

Ese rápido golpe de vista, ya demostrado tantas veces en momentos muy solemnes, justifica una vez más la superioridad de ese hombre joven é infatigable, que ante la inmensidad del peligro sabe medir con fría calma las grandes iniciativas en las acciones de mar.

Pocos minutos más tarde estaba el *Plata* al costado del crucero inglés *Magpie*, que era el que se encontraba

© Biblioteca Nacional de España

en muy serios apuros, pues el violento huracán, tomándolo de improviso, lo había hecho garrear impetuosamente, hasta atravesarlo bajo la proa de la barca italiana *Giovanni S.*, que teniendo filadas ya todas sus cadenas, no le hubiera sido posible resistir por mucho tiempo los embates de la nave de guerra.

La llegada del *Plata*, en medio de aquel zafarrancho de averías, no pudo ser más oportuna; recibió hábilmente el sólido calabrote de acero que desde la *Magpie* le fué dirigido, y sin más pérdida de tiempo, nuestros tripulantes pusieron manos á la obra para zafarla de su mala situación.

Mientras tanto, aquélla aceleraba sus fuegos, tratando de ponerse brevemente en condiciones de librarse, con la ayuda del remolcador, de los obstáculos que entorpecían sus maniobras.

Cuando después de supremos esfuerzos se había conseguido desviar la proa del crucero y sostenerlo para que no golpeara tan reciamente con la barca, la mucha impulsión que tenía el *Plata* y las tremendas cabezadas que daba, hicieron reventar el remolque, felizmente pocos momentos antes de que la *Magpie* pudiera arrancar á toda fuerza de máquina, salvándose del peligro corrido.

Sin embargo, después de roto el calabrote, Raffo no quiso abandonar á la nave de guerra hasta tanto que la vió completamente libre, y se mantuvo á su costado, desafiando impasible las iras de la tempestad.

El comandante Domville me aseguró, que muy pocas veces había visto olas más seguidas y aterradoras.

Varios capitanes, que se han encontrado en igual caso,

© Biblioteca Nacional de España

me han repetido la misma cosa: que los violentos temporales del Sur, levantan, en la embocadura de la rada interior, tan imponente olaje, que pone en grave riesgo su seguridad.

Atribuyen ese fenómeno al poco fondo, y al choque impetuoso de corrientes encontradas que forman absorbentes remolinos y violentos golpes de mar que, rápidos uno tras otro, toman de blanco á los buques que llegan á su alcance, aunque tengan todas sus anclas fondeadas, haciéndolos garrear y estrellarse muchas veces entre sí.

Mientras no tengamos un puerto cómodo y seguro, considero un deber encarecer á los prácticos que traten de anclar las naves que no son de gran calado, en el interior de la bahía, en paraje que no ofrezca peligro con ningún viento, pues siendo el piso muy blando, se puede varar en dos ó tres pies, al abrigo de las puntas, sin temor de accidentes.

Cuando el calado es de 16 á 22 pies, con buenas anclas pueden mantenerse los buques con toda seguridad en la rada exterior, donde, aunque esté muy agitado el olaje, las mareas nunca hacen el mismo efecto que en la embocadura de la bahía.

Respecto á la tormenta del 9, Raffo declara que fué un verdadero ciclón, y que si no ocasionó mayores destrozos, fué por hallarse el puerto despoblado, á causa de la profunda crisis porque atraviesa todo el Río de la Plata.

El mismo Raffo no tiene palabras con qué elogiar la disciplina, la pericia y el valor desplegado por los tripulantes de la *Magpie*, en aquellos momentos de suprema angustia y peligro.

© Biblioteca Nacional de España

Las órdenes de mando eran rápidamente obedecidas y ejecutadas, y se debe, en su mayor parte, el éxito obtenido y el haber evitado averías considerables, á la serenidad y bravura de los jefes y oficiales de aquella nave de guerra de la marina británica.

No quiero cerrar este artículo de fin de año, sin consignar en él las ardientes felicitaciones que dirijo á Borrazás, Raffo, Montaner, Preve, Faccio, Bartolozzi, Rocca, Traverso, Guido, Acordagoytia y á todos nuestros bravos servidores, que ya tantos lauros han conquistado con su inteligencia y su valor nunca desmentidos.

Para ellos no hay imposibles; van siempre llenos de fe y de entusiasmo donde es mayor el peligro, excediéndose muchas veces del cumplimiento de su deber, que está limitado al servicio de nuestra casa, y lanzándose á temerarias empresas, sin consultar más opinión que la que les dictan los nobles arranques de sus corazones generosos.

No es ya á la entrada ó en el centro del caudaloso estuario, fuera de las miradas de este asombrado pueblo, en donde ejercen sus valerosos y humanitarios actos: es á la vista y en el interior de esta rada, ya sea al despuntar el crepúsculo de una madrugada tempestuosa, ya entre el día, en medio del fragor de la borrasca, ó envueltos en las tinieblas de una pavorosa noche, cuando ejecutan sus hazañas inmortales, sin más guía ni testigos que su grandeza de alma y su arrojo, que rayan en el más sublime heroísmo.

Muchas veces los he admirado agigantándose en el peligro, ora fríos, burlándose de la saña del huracán,

© Biblioteca Nacional de España

ora entusiastas para salvar vidas de semejantes desconocidos; siempre grandes y siempre dispuestos, tratándose de ejercer actos de humanidad, y aun para acometer las más rudas empresas en aras de sus nobles ambiciones.

Discúlpeseme esta expansión de legítimo orgullo que consigno en este artículo, en momentos en que se anuncian nuevos premios otorgados por el almirantazgo inglés, y las honrosas notas que en seguida inserto, vienen á sellar las gloriosas heroicidades que han acometido nuestros leales subalternos en el año que se halla próximo á sepultarse en la tumba del pasado.

Montevideo, 30 de Diciembre de 1892.

TRADUCCIÓN (1)

SERVICIO DE SU MAJESTAD.

Buque *Magpie* de S. M. Británica, en Montevideo, 12 de Diciembre de 1892.

Señor:

Tengo el gusto de agradecer á usted, muy sinceramente, los esfuerzos hechos por la tripulación de su vapor remolcador *Plata* para remolcar el buque de mi

(1) No he querido hacer publicar estas notas cuando las recibí, por motivos privados que me permito reservar.

© Biblioteca Nacional de España

mando fuera del alcance de la barca italiana *Giovanni S.*, en la ocasión en que garreó peligrosamente en la noche del 9 del corriente, cuando reinaba un temporal del Sur y había una mar brava. Y ruego á usted tenga á bien enviar á los oficiales la adjunta carta de agradecimiento.

Quedo de usted atentamente.

G. T. Domville,
Teniente-Comandante.

Señor don Antonio Lussich.

TRADUCCIÓN

SERVICIO DE SU MAJESTAD.

Buque *Magpie* de S. M. Británica, en Montevideo, 12 de Diciembre de 1892.

El Teniente-Comandante Domville, del buque *Magpie*, de S. M., se complace en reconocer, con mucha gratitud, los servicios prestados por Domingo Raffo, Eduardo Bartolozzi y demás tripulantes del vapor remolcador *Plata*, en la noche del 9 de Diciembre, cuando estaba en peligro, cerca de la barca italiana *Giovanni S.*, durante un fuerte temporal y una mar brava. Fué tomado á bordo un calabrote de acero de una manera muy hábil, y el remolque fué efectuado con gran cuidado. Desgraciadamente el calabrote se rompió, pero el remolcador per-

© Biblioteca Nacional de España

maneció cerca del buque hasta que éste pudo levantar vapor y zafarse de la barca.

G. T. Domville,
Teniente-Comandante.

Al patrón y al maquinista del remolcador *Plata*.

© Biblioteca Nacional de España

NUEVOS PREMIOS DEL GOBIERNO INGLÉS

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

NUEVOS PREMIOS DEL GOBIERNO INGLÉS

Á LOS

TRIPULANTES DEL REMOLCADOR «PLATA»

Es la primera vez que el Gobierno de la República Oriental, mi patria, se asocia á la poderosa Inglaterra para solemnizar con una ceremonia imponente y simpática, la entrega de cuatro medallas, dos de oro y dos de plata, enviadas por Su Majestad la Reina de la Gran Bretaña, como recompensa á nuestros servidores, por el acto heroico de salvar, en medio de un huracán furioso, á los tripulantes del lugre inglés *Kaffir Chieff*, naufragado el día 20 de Septiembre del año próximo pasado, en la costa Sur de esta ciudad.

Consigno, en la página que lleva el número 195 de este libro, ese siniestro, tan desgraciado por la pérdida material de intereses, como glorioso por el salvamento de las vidas que fueron arrebatadas al mar.

Publico á continuación las cartas de agradecimiento que, en nombre de nuestros servidores y de la casa que represento, he enviado ayer á los Excmos. señores Ministros de Relaciones Exteriores y de S. M. Británica,

© Biblioteca Nacional de España

por el alto testimonio de aprecio que les hemos merecido.

Van también, en seguida, los detalles de aquella interesante ceremonia, realizada en el salón de recepciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como de la improvisada y modesta fiesta que tuvo lugar en nuestro escritorio después que salimos de la Casa de Gobierno.

Los referidos detalles, con los que termino este libro, pertenecen á los importantes diarios *El Siglo* de ayer de mañana, y *El Telégrafo Marítimo* de la tarde de ayer.

Montevideo, 13 de Enero de 1893.

Montevideo, 12 de Enero de 1893.

Excmo. señor:

En nombre de nuestros servidores, en el de la firma social que represento y en el mío propio, agradezco de todo corazón el testimonio de aprecio que hemos merecido de V. E., en el día de ayer, durante el acto solemne, efectuado en el salón de su Ministerio.

Sus entusiastas y benévolas palabras con respecto á nuestra casa, jamás serán olvidadas por nosotros ni por nuestros subalternos.

Ellas servirán de estímulo para efectuar nuevos hechos que justifiquen la honrosa base de su discurso que tanto nos ha conmovido.

Rogaría á V. E. quisiera hacer llegar al Excmo. se-

© Biblioteca Nacional de España

ñor Presidente de la República y á sus distinguidos colegas, los sentimientos de nuestra sincera gratitud por las atenciones que siempre les hemos merecido.

Saludo á V. E. con mi consideración más distinguida.

Antonio D. Lussich.

Al Excmo. señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor don Manuel Herrero y Espinosa.

Montevideo, 12 de Enero de 1893.

Excmo. señor:

Los que firman se hacen un deber en agradecer á V. E. el alto testimonio de aprecio con que el Gobierno de S. M. Británica ha querido premiar á nuestros servidores por el salvamento de la tripulación del lugre inglés *Kaffir Chieff*, hecho ocurrido el 20 de Septiembre pasado.

Estamos seguros de que las notas honrosas y entusiastas de V. E., han contribuido á que el Gobierno de S. M. Británica fijara sus ojos en este pequeño pedazo de tierra americana, para recompensar dignamente á humildes obreros del trabajo, que, si hoy merecen el título de héroes por las varias gloriosas hazañas que han realizado, lo deben, en gran parte, al homenaje que ya tres veces les ha tributado la Gran Bretaña.

Rogamos á V. E. quiera hacer llegar á su Gobierno,

© Biblioteca Nacional de España

los sentimientos de nuestra profunda gratitud y la de nuestros subalternos.

Reciba también V. E., en nombre de todos nosotros, los sinceros agradecimientos y las seguridades de nuestra consideración más distinguida.

Felipe Lussich é hijos.

A S. E. el señor Ministro de Su Majestad Británica, don Ernesto Satow.

Premios á la abnegación y al valor (1)

UNA CEREMONIA SOLEMNE Y SIMPÁTICA — LOS TRIPULANTES DEL «PLATA» EN EL NAUFRAGIO DEL «KAFFIR CHIEFF» — RECONOCIMIENTO DEL GOBIERNO INGLÉS — HONOR Á LA CASA FELIPE LUSSICH É HIJOS.

Ayer á las tres de la tarde se verificó en el Palacio de Gobierno y en el salón de recepciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, una ceremonia altamente simpática y conmovedora.

En virtud de una nota del Ministro de S. M. Británica al Gobierno de la República, invitándole á asociarse al acto de entregar cuatro medallas á los tripulantes del vapor *Plata*, de la casa Felipe Lussich é hijos, que tomaron parte en el salvamento de los tripulantes del lugre

(1) Reseña de *El Siglo* de la mañana del día 12 de Enero de 1893.

© Biblioteca Nacional de España

inglés *Kaffir Chieff*, nota contestada de acuerdo, los señores Lussich y los tripulantes citados del *Plata* concurrieron ayer á las tres de la tarde á la Casa de Gobierno.

Se encontraban en el salón de recepciones el señor Ministro de Relaciones, doctor Herrero y Espinosa, acompañado del Ministro Inglés señor E. Satow; del Secretario de éste; del Oficial Mayor del Ministerio, señor Oscar Hordeñana; de los señores Ministros de Estado, General Luis E. Pérez y don Alberto Capurro; Coronel Muró, Comandante General de Marina; de los empleados de la repartición y otros caballeros, cuando se presentaron el señor don Antonio D. Lussich y dos de sus hermanos, con los tripulantes del *Plata* que iban á ser objeto de la distinción especial; los doctores Palomeque y Ciganda, don Pablo Nin y González, el señor Christophersen y varias otras personas.

El señor Hordeñana procedió entonces á dar lectura de las notas que motivaban aquel acto y que transcribimos á continuación:

TRADUCCIÓN

LEGACIÓN DE S. M. BRITÁNICA.

Montevideo, Diciembre 31 de 1892.

Señor Ministro:

V. E. tendrá ya conocimiento de que durante un recio temporal que reinaba en este puerto en la mañana del

© Biblioteca Nacional de España

20 de Septiembre próximo pasado, el lugre inglés *Kaffir Chieff* fué arrancado de sus amarras y arrojado sobre unas rocas próximas á la playa Sur del promontorio que ocupa la ciudad. Se hicieron grandes esfuerzos para lanzar cabos á la costa, pero sin resultado.

En estos momentos fué arrebatado por las olas uno de los tripulantes, y los demás hubieran sido víctimas de la furia de la tempestad, cuando heroicamente salió el remolcador *Plata*, de los señores Antonio D. Lussich y C.ª, en su noble misión de salvamento. Tal era la fuerza de las olas y la violencia del temporal, que fué imposible, para el remolcador, ponerse al costado del *Kaffir Chieff*, pero en seguida los intrépidos marinos Gerónimo Traverso y Angel Promone del *Plata*, con excepcional heroísmo se embarcaron en un bote salvavidas, sujeto por un cabo á dicho vapor, y dirigiéndose al buque, lograron felizmente salvar á los ocho marineros sobrevivientes.

Contribuyeron en gran parte al buen éxito de los esfuerzos hechos para salvar esas vidas que estaban en tan inminente peligro, el patrón del *Plata*, Domingo Raffo, y el maquinista Ernesto Bartolozzi, quienes desplegaron gran maestría y bizarría en el manejo del vaporcito.

Como consecuencia de estos hechos, tuve el honor de llevar una vez más al conocimiento del Gobierno de S. M. Británica los valiosos servicios prestados por el remolcador y personal pertenecientes á la firma Lussich y C.ª, y he recibido instrucciones del Secretario principal de S. M. B. en el departamento de Relaciones Exteriores, para entregar á estos valientes marinos los siguientes testimonios del aprecio de valentía, es decir: para Do-

© Biblioteca Nacional de España

mingo Raffo, patrón del remolcador *Plata*, una medalla de oro; para Ernesto Bartolozzi, maquinista del mismo, una medalla de oro; para el marinero Gerónimo Traverso, una medalla de plata y la suma de dos libras esterlinas; y para Angel Promone, una medalla de plata y la suma de dos libras esterlinas.

No es esta ocasión para enumerar los eminentes servicios humanitarios prestados en situaciones de gravísimos peligros por estos distinguidos compatriotas de V. E., bien conocidos como son por todos los habitantes de Montevideo y los de las costas de la República Oriental, no necesitando, por lo tanto, más encomio para hacer resaltar su mérito ante los ojos del público.

Pero sería un gran placer para mí si en esta ocasión el Gobierno de la República tuviese á bien asociarse con el de S. M. Británica para rendir este honroso tributo, actuando como medio de trasmisión de estos testimonios para aquellos que tan bien los han merecido, demostrando así, por un acto público, el alto aprecio de nuestras respectivas naciones por actos de heroísmo en las terribles luchas contra los elementos.

Aprovecho esta oportunidad para renovar á V. E. las seguridades de alta consideración.

ERNESTO SATOW.

A S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor don Manuel Herrero y Espinosa.

© Biblioteca Nacional de España

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Montevideo, Enero 9 de 1893.

Señor Ministro:

He tenido el honor de recibir la atenta nota de V. E. fecha 31 de Diciembre próximo pasado, relativa á las medallas y recompensas pecuniarias que el Gobierno de S. M. Británica se ha servido acordar á los valientes marinos Gerónimo Traverso, Angel Promone, Domingo Raffo y Ernesto Bartolozzi, del vapor *Plata*, perteneciente á mis distinguidos compatriotas señores Felipe Lussich é hijos, con motivo de los abnegados y heroicos servicios que aquéllos prestaron al buque inglés *Kaffir Chieff*, logrando salvar de una muerte segura, en medio de un horrible temporal, á los tripulantes de esa nave.

Correspondiendo con la mayor satisfacción á la invitación de V. E., S. E. el señor Presidente de la República, que aprecia como el Gobierno de S. M. Británica, los oportunos auxilios que esos marinos prestaron con tan noble abnegación y arrojo á los del buque mencionado, y felicitándose y agradeciendo la honrosa y merecida distinción de que se les hace objeto, me ha encargado expresar á V. E., que el Gobierno de la República, representado por el que suscribe, tomará complacido una parte en la transmisión de aquellas recompensas.

Al efecto, dígnese V. E. concurrir al salón de recepciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, donde se

© Biblioteca Nacional de España

encontrarán también los agraciados, el miércoles próximo 11 del corriente á las tres p. m., para verificar su entrega.

Renuevo á V. E. con este motivo, las seguridades de mi distinguida consideración.

MANUEL HERRERO Y ESPINOSA.

A S. E. el señor Ernesto Satow, Ministro residente de S. M. Británica.

Terminada la lectura, el señor Ministro Inglés pronunció breves palabras, y dirigiéndose al Ministro de Relaciones le rogó que hiciera entrega de las medallas á los marinos de la casa Lussich, Domingo Raffo, patrón del *Plata;* Ernesto Bartolozzi, maquinista; Gerónimo Traverso y Angel Promone, marineros; de conformidad á los términos de su nota acabada de leer.

El Ministro de Relaciones Exteriores manifestó en seguida, que á nombre del Presidente de la República y del Gobierno, se adhería á aquella manifestación.

Después, dirigiéndose á los premiados y á los señores Lussich, agregó: que el Gobierno había querido dar solemnidad al acto, como un estímulo merecido por la casa Felipe Lussich é hijos en el cumplimiento de su deber, casa que había dado pruebas de abnegación y sacrificios en diferentes circunstancias, honrando la bandera que luce en su flota.

El señor Antonio Lussich contestó bastante conmovido, agradeciendo en nombre de la casa que representa y de los valientes salvadores de la tripulación del *Kaffir Chieff,*

© Biblioteca Nacional de España

los premios acordados por el Gobierno de S. M. Británica, y agradeciendo también al Gobierno de su país el acto simpático con que honraba la distribución de las medallas.

Éstas fueron distribuídas, ayudando á colocarlas á los bravos marinos el diligente empleado de la casa Lussich, señor Sauce.

Se sirvió después champagne á los asistentes á la ceremonia y se distribuyeron habanos.

Los señores Lussich y sus acompañantes se retiraron en seguida, dirigiéndose al escritorio de aquéllos, donde se sirvió el generoso y espumante vino entre expansivas y ardientes manifestaciones.

El doctor Palomeque pronunció un elocuente discurso, otro el señor Nin y González, siendo contestados por el señor Antonio D. Lussich.

La distinción de que ha sido objeto la tripulación del *Plata* y la casa de los hermanos Lussich, es tan excepcional como merecida, y por ella les enviamos nuestras ardientes felicitaciones.

La recompensa á los marinos del «Plata» (1)

Ampliando lo que en nuestro número anterior dijimos, y que fuimos los primeros en anunciar, agregaremos, que ayer á las tres de la tarde, en el salón de recepciones

(1) Reseña de *El Telégrafo Marítimo* del día 12 de Enero de 1893.

© Biblioteca Nacional de España

del Ministerio de Relaciones Exteriores, se verificó la entrega de las cuatro medallas con que el Gobierno de S. M. Británica premió el heroismo de los salvadores de los tripulantes del lugre inglés *Kaffir Chieff*, naufragado en la costa Sur de esta ciudad, en la madrugada del 20 de Septiembre del año próximo pasado.

Se recordará que fué la dotación del remolcador *Plata* la que realizó ese acto de arrojo, en momentos en que una tempestad furiosa ponía en serios peligros á los buques más poderosos surtos en el puerto.

Correspondió medalla de oro á Domingo Raffo y Ernesto Bartolozzi, patrón y maquinista del *Plata* respectivamente, adjudicándoseles medallas de plata y dos libras esterlinas á Gerónimo Traverso y Angel Promone, marineros que bajaron en el bote salvador que condujo á los náufragos á bordo del vaporcito.

Se encontraron presentes al acto de la entrega, el señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor don Manuel Herrero y Espinosa; el señor Ministro Inglés, don Ernesto Satow, acompañado de su Secretario; los señores Ministros de Guerra y Fomento, general don Luis Eduardo Pérez y don Alberto Capurro; el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores, don Oscar Hordeñana; el Comandante General de Marina, Coronel don Julio Muró; los señores Lussich, el doctor don Alberto Palomeque, don Pablo Nin y González, don Alfonso Seré, el doctor don Pedro Visca, don Alejandro Christophersen, el doctor Ciganda y otras personas.

Terminada la ceremonia en la Casa de Gobierno, por indicación del doctor Palomeque se resolvió acompañar

© Biblioteca Nacional de España

á los premiados al escritorio de los señores Lussich, donde hicieron uso de la palabra el doctor Palomeque y don Pablo Nin y González, estimulando á la tripulación del *Plata* con frases de justo encomio; habló después don Claudio Acordagoitia, foguista del vaporcito salvador, refiriendo en todos sus detalles el naufragio en alta mar, de un vapor de cuyo personal de máquina formaba parte; expuso, que vió en ese trance á la muerte frente á frente, en cuatro días de incertidumbre y de zozobra, pero que al fin, con la ayuda de Dios y de los sentimientos humanitarios de sus semejantes, consiguió verse libre del peligro, salvado, junto con sus compañeros, por la tripulación de un buque que desde muy lejos pudo apercibir las señales de socorro que le hacían los náufragos. Al terminar su peroración manifestó, que debiendo él su vida á la filantropía de sus semejantes, nada más justo era que la sacrificara por ellos cuando las circunstancias lo exigieran; que la mayor satisfacción á que podía aspirar él, que había sido salvado, era la de constituirse en salvador.

Habló, por último, don Antonio D. Lussich, agradeciendo al personal de la casa los esfuerzos que hace por engrandecerla; al señor don Alfonso Seré, presente al acto, la cooperación decidida que le ha prestado en toda época, desde diez y ocho años hasta la fecha; á don Pablo Nin y González que se ha asociado siempre á los hechos de trascendencia en que á la firma Felipe Lussich é hijos ha tocado parte, y á todas las personas que se dignaron concurrir al acto que acababa de celebrarse.

Así terminó aquella ceremonia simpática, en medio de

© Biblioteca Nacional de España

la emoción de los agraciados, tan conmovidos por las demostraciones de que eran objeto, como animosos y resueltos son cuando los furores de la borrasca azotan sus rostros curtidos en el continuo batallar con los elementos.

Finalizaremos diciendo, que la importante casa de Lussich es la primera en el mundo, que sus abnegados empleados ostentan ocho medallas de la Reina Victoria, como premio á los servicios prestados á los buques ingleses; y es de esperar que antes de poco reciba otra nueva demostración honorífica, con motivo del remolque que en medio del mayor peligro, dió uno de los vapores de la flota de Lussich é hijos, durante una noche de temporal, al crucero inglés *Magpie*, y de cuyo suceso ya tiene conocimiento el Gobierno Británico.

El acto oficial de ayer en la Casa de Gobierno, así como el que después tuvo lugar en el escritorio de la Empresa Felipe Lussich é hijos, ha sido de los más imponentes y entusiastas.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

LOS HÉROES DEL MAR

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

LOS HÉROES DEL MAR (1)

Antonio Lussich acaba de publicar un libro que, por varios conceptos, merece llamar la atención. Pertenece, por de pronto, á la *aristocracia* de las obras que se hacen leer, aprisionando al lector con los poderosos tentáculos de un interés sostenido y persistente; y es, por otra parte, de los pocos que dejan en el espíritu una huella durable y profunda, estimulando la fermentación de la santa levadura de instintos buenos que cada cual conserva en el fondo de su alma, con el ejemplo de los grandes actos de valor, de abnegación ó de generosidad. El escepticismo característico de nuestra época, induce á mirar con cierta amarga prevención el espectáculo de las acciones humanas, y nos provoca á silbarlas con tanta frecuencia, que experimentamos intensamente el placer de lo imprevisto cuando por excepción nos corresponde aplaudirlas. En mi opinión, los libros que logran provocar esa saludable reacción psicológica en nuestro ánimo, poseen,

(1) Publico este artículo, por pertenecer al distinguido catedrático de literatura de nuestra Universidad, uno de los hombres de letras, mejor preparados de su generación, en la República.

El Editor.

© Biblioteca Nacional de España

por ese sólo hecho, un mérito tan extraordinario, que es ocioso buscar en ellos, para hacer su recomendación ante el público, las cualidades meramente literarias, los adornos del estilo y los primores de la factura. El arte grande (y en él va comprendida la alta literatura), se distingue, ante todo, por sus sanos efectos morales y por su tendencia á robustecer los vínculos de la «simpatia social», como dice Guyau en su jerga de filósofo y de estético. Por eso es que la obra de Lussich, á pesar de lo modesto y sencillo de su retórica, se impone como notable, y se muestra digna de figurar al lado de las narraciones marítimas que han escrito los maestros del género. Cooper ha pintado las borrascas del Océano con una brillantez que no será sobrepujada; Sué ha dramatizado como nadie la vida del marino; Poe ha descrito con esa intensidad de expresión que le es característica, las angustias supremas del náufrago; Verne ha reproducido, en su *Chancellor*, los horrores de la balsa de la *Medusa;* Marryat nos ha delineado, de mano maestra, tipos y caracteres de la gente de á bordo; Stevenson ha añadido, en sus descripciones marinas, la extraña seducción de lo misterioso al encantador prestigio de lo bello; pero ninguno de ellos impresiona más que Lussich, al relatar, en breves palabras, el salvamento heroico de los tripulantes de la *Georgina*, que, durante tres días y tres noches, suspendidos en los mástiles de la barca sumergida, soportando las furias del mar y las iras del cielo, vivieron una agonía lenta y horrible, con la continua obsesión de la muerte, esperada en cada embate de la ola, en cada siniestro fulgor del relámpago, en cada pujante soplo del Pampero!

© Biblioteca Nacional de España

Lo que más me seduce en la obra de Lussich, es la naturalidad con que narra grandes actos de heroísmo que merecerían ser cantados en lenguaje homérico ó en estrofas pindáricas. «Preve fondeó el vapor de manera que el bote de á bordo pudiese llegar á la barca gobernado por el remo de su tripulante, é impelido por el viento y la marea. A ese efecto, le amarró á la argolla interior de la proa un cabo de mano sólido, que filarían desde el *Plata*, á medida que los golpes de mar lo permitieran». Esto, que contado así, parece tan sencillo, tan natural y tan fácil, fué un acto de arrojo desesperado, que salvó la vida de trece hombres. Pero las hazañas del verdadero valor se exhiben mejor desnudas que vestidas con inútiles adornos, y la estatuaria antigua simbolizaba ya esta verdad, al mostrar, exentos de todo ropaje, el busto elegante de Aquiles y la recia musculatura del Hércules Farnesio. Por otra parte: ese lenguaje llano, en el cual se entrechocan á cada paso los términos propios del oficio, «jarcias, obenques, escotas, botalones, flechastes, escandallos y acolladores» tiene, para los profanos, el interés que siempre despierta lo desconocido y lo exótico. De mí sé decir, que ciertas frases, compuestas con ese vocabulario especial, y cuyo sentido exacto no alcanzo, me hablan más á la imaginación que si las entendiera, pues me suenan á chirrido de poleas y de correajes, á bramido del viento en el velamen, á rumor de cadenas, á ruido de émbolos y de pistones, á fatigoso respirar de las hornallas y á rudo golpear de la hélice en las aguas turbulentas.

© Biblioteca Nacional de España

Resulta, pues, que lo que podría hacer árida y difícil la lectura del libro, contribuye, por el contrario, á darle un nuevo y singular encanto. Pero en mi opinión, el secreto del éxito que ha tenido la obra de Lussich entre nosotros, depende principalmente de que se ocupa de personas que conocemos, de cosas que hemos visto por nuestros propios ojos, y de acontecimientos que están incorporados en cierto modo, por los vínculos de algún punzante recuerdo, á los anales de nuestra propia vida. Porque, ¿cuál es el hijo de Montevideo, que en las terribles horas de borrasca, no ha acompañado con su imaginación las audaces excursiones del *Emperor*, ese nuevo paladin de los débiles, ese heroico defensor de los atribulados, ese campeón invencible que, sólo mide sus fuerzas, cual otro Esplandian ó un nuevo Amadis, con gigantes y monstruos de la talla del Mar, del Huracán y del Aquilón? En cuanto á mí, sé decir que las altas proezas del *Emperor* me han proporcionado más de una vez la emoción que no se borra y el placer que no se olvida, no sólo por el intenso interés de sus dramáticas aventuras, sino porque considero que han conquistado tanta gloria en medio del fragor de las tempestades, para nuestra hermosa bandera celeste y blanca, como si la hubieran hecho flamear victoriosa en medio del estruendo de los combates, saludada por el bramido del cañón y por el lúgubre silbar de las balas. Del mismo modo, Preve, Franco, Borrazás, Bartolozzi y Raffo, no son para mí cinco lobos de mar, al servicio de la casa Lussich, cinco fornidos marineros, de tez bronceada, que tal vez, — ¡oh, anti-poética visión! — mascando tranquilamente su rollo de

© Biblioteca Nacional de España

tabaco, dejan caer de la boca, según el verso de Richepin, *des longs jèts d'un jus noir*. Para mí son los prototipos del valor y de la abnegación; héroes excelsos que mi fantasía se complace en vestir de formas tan hermosas como viriles, en proporción á sus hazañas, dignas de la leyenda. Porque de todos los géneros de valor, el que más admiración me causa, es el valor del marino, empeñado en lucha continua contra fuerzas sobrehumanas, solo, aislado, indefenso entre las dos inmensidades hostiles del cielo y del Océano. «¿Qué género de muerte, pregunto con el viejo Horacio, puede atemorizar á los que vieron los monstruos que nadan en los abismos, y la cólera del mar, y las rocas famosas por los muchos naufragios?» Los que han visto todo eso frente á frente y sin temblar, tienen sin duda alguna el pecho forrado con triple envoltura de roble y hierro: *robur et æs triplex*, como dijo el poeta. Es que el Océano contiene en sí todas las amenazas y todos los peligros, como lo afirma con sencilla elocuencia la misma etimología del más generalizado de sus nombres, puesto que la raíz sánscrita *mar* significa morir. *Martis dbhava:* «origen de la muerte», llamaban los hindús á la inmensa extensión líquida en que vertían los ríos sagrados el caudal de sus aguas azules, y el Mar se ha encargado de justificar esa frase, nacida del instintivo y candoroso terror de una raza primitiva. Sí: entre el Mar y la Muerte, hay extrañas y misteriosas correlaciones: igualmente grandes, terribles, imponentes, tienen las mismas iras súbitas é implacables y la misma cruel y augusta indiferencia en medio de sus iras. ¿Y existe acaso nada que dé una idea más

© Biblioteca Nacional de España

exacta de la lúgubre soledad del sepulcro, que ese vasto silencio que pesa como una lápida sobre la desierta inmensidad del Océano, cuando el Océano está mudo, frío, impenetrable como la esfinge... y como la tumba?

De todos los mares terribles, el nuestro es tal vez el más traidor y el más pérfido. Es engañosa su pacífica apariencia en los días serenos, cuando la luz del sol chispea alegremente en la espumosa cresta de las olas mansas, y las corrientes dibujan largas y caprichosas estrías que se reunen, se cruzan y se separan, como si trazaran un fantástico adorno sobre la pálida superficie de las aguas dormidas. Esa plácida tranquilidad es un fingimiento hipócrita. En pos de esos días de bonanza vienen los días obscuros en que el Pampero cabalga sobre las olas furiosas, y las ráfagas silban en el espacio, y las trombas arremolinan las aguas rugientes en inmensas espirales destructoras. Entonces es cuando nuestro Mar exhibe el poder y la grandiosidad de sus embates, sacudiéndose como un epiléptico y escupiendo á los cielos sus espumarajos de rabia. ¿Quién afronta la cólera del gigante, en esas horas sombrías? Sólo el *Emperor*, que hiende valeroso las turbulencias de la ola enemiga, que salva los abismos, trepa hasta la cresta de las líquidas montañas, y se desliza, siempre inmune, en el laberinto de los ocultos escollos y de las traidoras sirtes. Llevado por su santa y filantrópica misión de salvar vidas y fortunas, es el único que se arriesga hasta esas fatídicas rocas del Polonio que, como las Acroceraunias en los remotos

© Biblioteca Nacional de España

tiempos de la antigua Grecia, son término fatal á la osadía de tantos navegantes. Allí, donde por causas desconocidas, hasta la brújula se desvía y tiembla como presa de un misterioso terror, el vaporcito de Lussich penetra, audaz y tranquilo, como si confiara en su buena estrella y tuviera conciencia exacta de lo glorioso de su esfuerzo. Tan altanero como Jerjes, que vengó una afrenta que le hizo el mar, dándole azotes, el *Emperor* se venga del Océano castigándolo despreciativamente con el poderoso golpe de su hélice. Y como la suerte es eterna compañera de la audacia, el *Emperor* ha vuelto y volverá siempre á seguro puerto, con las presas de una nueva victoria sobre la muerte y de una nueva conquista para la humanidad.

El peligro, como todos los abismos, produce también el vértigo. Así sólo se explica que ciertos hombres, despegados del instinto de propia conservación, y sintiéndose atraídos por una fuerza misteriosa, se precipiten voluptuosamente en medio de los elementos desencadenados, como el albatros sereno, el pájaro de las tempestades que chirría de gozo al rozar las olas tumultuosas con el extremo de sus largas alas. Porque no hay que buscar otra razón de ser al heroísmo de Borrazás y sus compañeros: pues si la mejor recompensa de su desinteresado esfuerzo es la gloria, y si bien ésta, según los pocos que la han probado, es manjar que sabe á mieles, dudo mucho que sea, á la par de dulce, nutritiva. Millares de marinos, llevados por el aliciente de la ganancia en

© Biblioteca Nacional de España

el tráfico comercial, cruzan las vastas soledades del Océano, arriesgándose á la *contingencia* posible del peligro, pero son muy escasos los que, sin más interés que el caballeresco y sublime de realizar un acto heroico, se dan al mar precisamente en sus días lúgubres, afrontando la seguridad y la inminencia de una catástrofe. — No: la raza humana no está aun tan corrompida como pretenden la filosofía y la literatura de nuestra época. La palabra «altruismo» conserva aun su significación sobre la tierra: por lo menos, ahí están Borrazás, Preve y Raffo, para ponerla en práctica todos los días, abandonando el hogar, la esposa, los hijos, para volar en socorro de los desgraciados que el pampero arroja sobre las rompientes del Banco Inglés ó los acantilados del Polonio. Los héroes del libro de Lussich, pueden ostentar como divisa moral esta modificación de un verso de Terencio: «Hombres somos; ¿puede sernos indiferente un dolor humano?» Generosos, abnegados, verdaderamente grandes en su sencillo heroísmo, esos hombres son los dignos vencedores del mar, de ese enemigo, al cual, sin embargo, consagran un intenso y profundo cariño, en virtud de la estrecha y poética correlación que existe entre el alma humana y el insondable Océano. ¿No tiene éste acaso las cóleras y los caprichos del hombre? ¿No tiene también sus arrebatos de furia, de desesperación y hasta de demencia? ¿No es el mar, como el alma, un abismo insondable, lleno de amargura? El hombre libre, tiene, pues, motivos sobrados para amar al Océano, ese fiel espejo en el cual puede contemplar la majestad ó las turbulencias de su

© Biblioteca Nacional de España

propio espíritu. El mar y él serán siempre, á través del tiempo y del espacio, «los eternos adversarios y los hermanos implacables» de que nos habla Beaudelaire.

SAMUEL BLIXEN.

Febrero 12 de 1893.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE

	Páginas
Dos palabras del editor	V
Recuerdo	XIII
Prólogo	1
Naufragio de la barca inglesa «Mabel»	17
Introducción	19
Conclusión	41
Agradecimiento	45
Acta	46
Naufragio de las barcas inglesas «Aglaia» y «Georgina»	53
Declaración ante la Comandancia General de Marina	79
Nota del señor Comandante General de Marina	80
Los héroes del mar	84
Salvamento de náufragos	87
Acta	90
Nota	92
Los premios á los salvadores de la «Georgina»	94
Acta	97
Premio al valor	99
Gran temporal en este puerto	103
«Plata» y «Emperor»	112
Del señor comandante don Ramón Auñón	114
Agradecimiento	122
Declaración ante la Comandancia General de Marina	123

© Biblioteca Nacional de España

Páginas

El vapor nacional «República». 125
La catástrofe del acorazado brasileño «Solimoes» . . 135
Notas oficiales cambiadas 144
El naufragio del «Solimoes» 146
Parte oficial 150
El vapor paquete brasileño «Pelotas» 153
La catástrofe de la torpedera argentina «Rosales» . 173
Notas oficiales y telegramas. 193
Parte oficial 197
Naufragio del lugre inglés «Kaffir Chieff» 201
Declaración 209
Notas oficiales y telegramas. 211
El «Emperor» en la borrasca 215
Accidente del crucero inglés «Magpie». 221
Nuevos premios del gobierno inglés 231
La recompensa á los marinos del «Plata». 242
Los héroes del mar 247

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

BIBLIOTECA NACIONAL
BN
1000264552